

БИБЛИОТЕКА ПУТЕШЕСТВИЙ

М. С. БОДНАРСКИЙ

ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО - 1926

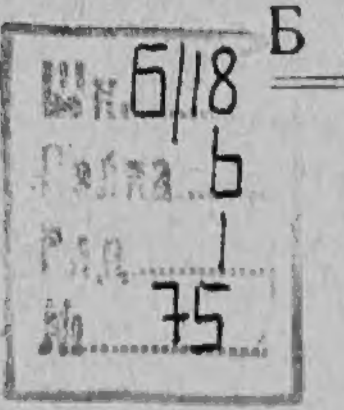
Индекс	Кг		Шифр хранения
Авторский знак	4-Б.75-В		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

					V

Картотип. ГУРКВМФ. Зак. 1453—150000

БИБЛИОТЕКА ПУТЕШЕСТВИЙ



М. С. БОДНАРСКИЙ

ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

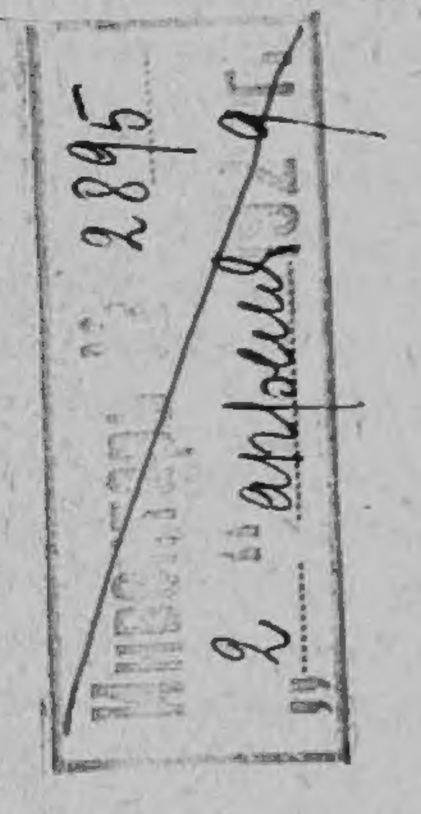
Историко-географический очерк открытия
Северо-восточного прохода

Приложение

А. Э. НОРДЕНШЕЛЬД

ВОКРУГ ЕВРОПЫ И АЗИИ НА ПАРОХОДЕ „ВЕГА“ В 1878-1880 гг.

(в извлечениях)







ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА ☆ 1926 ☆ ЛЕНИНГРАД



Главл. 46768. Тир. 7000.
Гиз № 2508.

ПОСВЯЩАЕТСЯ

памяти незабвенного моего учителя

Дмитрия Николаевича

АНУЧИНА

ПРЕДИСЛОВИЕ.

„Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан“ [1]). В него впадают многочисленные, многоводные сибирские реки, покрывающие всю Сибирь густою сетью своих разветвлений, заходя местами за границу Китая. Это обстоятельство прямо указывает нам здесь на морской путь, как на самый удобный и естественный, и притом необходимый для государства, не только в экономическом, но в некоторых случаях и в стратегическом отношениях, ибо путь этот лежит в наших территориальных водах и является кратчайшим между северными портами Атлантического и Тихого океанов. А потому как бы ни была велика затрата средств и энергии на исследование Северо-восточного прохода или, как у нас еще его называют, Великого Северного Морского Пути, она вполне оправдывается тем громадным значением, которое должен иметь этот путь для развития сношений Европы с Восточной Азией и в особенности с Сибирью. Установить постоянные морские сношения с устьями великих сибирских рек — это значит открыть путь для сибирских продуктов на мировой рынок, это значит вдохнуть жизнь в те безлюдные и пустынные пока побережья Северного Ледовитого океана и местности, которые лежат по течению великих сибирских рек, впадающих в Ледовитый океан. В настоящее время, благодаря отсутствию путей сообщения, а следовательно страшной дороговизне доставки, продукты северной Сибири не могут конкурировать с товарами более близких к торговым центрам областей, и громадная Сибирская область не имеет жизни, не развивает своих производительных сил.

---

[1]) „Ермак“ во льдах. С. О. Макаров, гл. I, стр. 4.

К сожалению, сведения об этом важном и интересном предмете среди нашей читающей публики очень мало распространены. Я даже не знаю научно-популярной книжки по этому вопросу. Государственное Издательство очень удачно взяло на себя задачу выпуска серии книг историко-географического содержания, среди которых одна посвящается Великому Северному Морскому Пути. Получив предложение написать такую книжку, я с удовольствием взялся за это интересное дело и представляю на суд читателей свою работу, предупреждая, что, как и от всякой подобного рода работы, от нее, как говорили древние, oleat lucernam[1]). Ведь я сам — не полярный путешественник! Правда, я старался оживить ее, давая часто описания, заимствованные у самих участников полярных экспедиций, но насколько успел в этом, пусть судят мои читатели.

Чтение книги обязательно должно сопровождаться рассматриванием приложенной карты северных полярных стран в противном случае книга потеряет всякий интерес и смысл, и чтение ее сделается скучным и совершенно бесполезным.

Главнейшими пособиями при составлении этой книги служили:

1) Сарычев, Г. Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану... Ч. I—187 стр., ч. II — 192 стр. Атлас отдельно. Спб. 1802 г.

2) Берх, Вас. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, т. I, 1821 г. 246 стр., т. II, 1823 г., 210 стр. Спб.

3) Литке, Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан... флота капитан-лейтенантом Федором Литке. Ч. I—321 стр., ч. II—251 стр. Спб. 1828 г.

4) Врангель фон, Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю... экспедициею, состоявшею под начальством флота лейтенанта Фердинанда фон-Врангеля. Ч. I—356 стр., ч. II—360 стр., прибавление—125 стр. Спб. 1841 г.

5) Соколов, Алексей. Северная экспедиция 1733—1743. Оттиск из XI ч. записок Гидрографич. Департамента. 271+IX стр. Спб. 1851 г.

6) Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова. С+150 стр. Спб. 1854 г.

7) Миддендорф, А. Путешествие на север и восток Сибири. Часть I. вып. 1-й, 188+XI стр. Спб. 1860 г.

8) Норденшельд, А. Э. Шведская полярная экспедиция 1878—79 г. Открытие Северо-восточного прохода, 207 стр. Спб. 1880 г.

9) Норденшельд, А. Э. Экспедиция к устьям Енисея 1875—1876 г 198 стр. Спб. 1880 г.

[1]) Пахнет лампой.

10) Норденшельд, А. Э. Путешествие А. Э. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе „Вега“ в 1878—1880 г. 516 стр. Спб. 1881 г.

11) Гельвальд Фридрих. В области вечного льда. 880 стр. Спб. 1881 г.

12) Студитский, Ф. История открытия морского пути из Европы в Сибирские реки и до Берингова пролива. Т. I,—318 стр., т. II, 288 стр. Спб. 1883 г.

13) Памяти Мих. Конст. Сидорова. Изв. О-ва для содействия русск. торгов. мореход. Вып. XXI, 158 стр. М. 1889 г.

14) Нансен Фритьоф. Среди льдов во мраке полярной ночи. Т. I—253 стр. 1897 г., т. II—198 стр. 1898 г. М.

15) Иогансен Яльмар. Сам друг под 86°14′. 216 стр. Спб. 1898 г.

16) Макаров, С. О. „Ермак“ во льдах. В 2-х частях 507+XXI стр. Спб. (1900?)

17) Дитмар, Б. П. Краткий очерк открытия Северо-восточного и Северо-западного проходов. 90 стр. М. 1909 г.

18) Де-Ламартиньер. Путешествие в северные страны... Перевод В. Н. Семенковича под редакцией С. К. Кузнецова. 229 стр., М. 1911 г.

19) Гассерт, К. Исследование полярных стран. 206 стр. Одесса, 1912 г.

20) Старокадомский, Л. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. 72 стр. Пгр. 1915 г.

21) Нансен, Фр. В страну будущего. 454 стр. Пгр. 1915.

22) Альбанов, В. И. На юг к Земле Франца Иосифа. 194 стр. Спб. 1917 г.

23) Башмаков, П. И. Первые русские исследователи Новой Земли. Прилож. к „Зап. по Гидрографии“ к вып. XLV. 109 стр. Пгр. 1922 г.

24) Лебайзель, Е. Чудеса полярного мира. 228 стр. М. 1923 г.

25) Берг, Л. С. Открытие Камчатки и Камчатские экспедиции. 246 стр. Пгр. 1924 г.

26) Записки по Гидрографии. 1915 г., т. XXXIX, вып. 1-й, стр. 88—135 статья Л. Л. Брейтфуса: Гидрографическая экспедиция Сев. Ледов. океана и меры к ее освобождению из вынужденной около Таймырского полуострова зимовки 1914/15 г.

27) Записки по Гидрографии 1915 г. т. XXXIX, вып. 2-й, стр. 279—322, статья Л. Л. Брейтфуса: Северные полярные экспедиции 1912 г. и их поиски.

28) Записки по Гидрографии. 1916 г., т. XL, вып. 1-й, стр. 129—170, статья доктора Когана: Плавание экспедиционного судна „Герта“ для поисков лейтенанта Брусилова и его спутников в 1915 г.

29) Записки по Гидрографии. 1920 г., т II (XLIII), вып. 2-й, стр. 77—141, статья Л. С. Берга: Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука.

30) Записки по Гидрографии. 1921 г., т. III (XLIV), стр. 129—138, статья Л. Л. Брейтфуса: Сведения об экспедиции Роальда Амундсена на судне „Maud“.

31) Записки по Гидрографии. 1924 г., т. XLVIII, 1) стр. 5—76, статья Н. Евгенова: Значение северного морского пути в связи с речным транс-

портом в экономической жизни севера Восточной Сибири; 2) стр. 333—338, статья П. Виттенбурга: Экспедиция на судне „Мод“ к Северному полюсу.

32) Рабо, Ш. и Виттенбур, П. Полярные страны 1914—1924 г.г. С картой плаваний экспедиций в Сев. Ледов. океане, 182 стр. с 8 таблицами и 27 рисунками в тексте. Ленинград 1924 г. и другие менее значительные книги и статьи.

Митрофан Боднарский.

Москва 30/XII 1923.

I.

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК ОТКРЫТИЯ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ПРОХОДА

I.

Возникновение вопроса о Северо-восточном проходе и английские экспедиции XVI века.

Открытие Северо-восточного прохода или, как его в последнее время у нас стали называть, Великого Северного Морского Пути — одна из стариннейших проблем географии.

Трудно даже понять, как уже в первой половине XV столетия в Западной Европе могла зародиться самая мысль о Северо-восточном проходе: на географических картах того времени Гренландия представляется соединенной со Скандинавией[1]), а о существовании пролива между Азией и Америкой еще ничего не было известно. Между тем уже в то время высказывались мнения о существовании такого прохода. Только в 1539 г. появилась карта шведского епископа Олая Магнуса, на которой северным пределам Скандинавии были приданы более или менее верные очертания, а в 1562—карта итальянского картографа Гастальди, на которой впервые был нанесен Stretto di Anian (Аннанский пролив) на месте нынешнего Берингова пролива.

Насколько известно, первым, приглашавшим заняться отысканием Северо-восточного прохода, был англичанин Роберт-Торн. Он в 1527 г. предлагал французскому королю Генриху VIII снарядить экспедицию на север с тем, чтобы она, достигнув большой широты, повернула на восток и, огибая Татарию, Китай, Малакку и Ост-Индию, добралась до мыса Доброй Надежды и оттуда — в Европу, т.-е. объехала „вокруг света". Вероятно, Торн руководствовался в своем плане описанием России, вышедшем в 1525 г. в Риме под заглавием: „Libellus de legatione Basilii ad Clementem VII" (Книга о посольстве Василия к Клименту VII). В нем, основываясь на сооб-

[1]) См. карту севера Европы Якова Циглера Шондия, Страсбург 1532 г

щениях, переданных Павлу Иовию Дмитрием Герасимовым, русским великокняжеским послом, к папе Клименту VII говорится, что Россия окружена обширным океаном, по которому, держась все время правого берега, можно доехать до Китая.

У жителей северного побережья Европы, конечно, имелись более верные сведения об арктических странах, чем у южно-европейских космографов. Так, наши поморы знали и Новую Землю, и Грумант (Шпицберген), и путь из Белого моря в Карское и дальше,—до Оби и Енисея и пользовались им. Знали обо всем этом и в Москве, собирали в новых странах дани и пошлины, строили даже целые города, как Мангазея, но все эти знания были далеки от всеобщего распространения, даже тщательно скрывались московским правительством, и за разглашение „путей“ грозило жестокое наказание. Впервые о северных поездках русских в Западной Европе узнали, вероятно, из знаменитого сочинения Сигизмунда Герберштейна под заглавием „Rerum Moscoviticarum commentarii... Viennae 1549. (Записки о московских делах... Вена 1549 г.)“. В этой книге автор рассказывает о путешествии некоего Григория Истомы и датского посланника Давида из Белого моря в Дронтгейм в 1496 г. На основании расспросов Герберштейн указал, что Иртыш, впадая в Обь, вытекает из средне-азиатского озера Китайска. Отсюда европейские географы вывели заключение, что если бы удалось попасть из Европы морем в Обь, то вверх по Иртышу можно было бы проникнуть в глубь Китая[1]).

Возможно, что книга Герберштейна имела непосредственное влияние на отправку экспедиции из Англии для открытия Северо-восточного прохода, а может быть карта Олая Магнуса была известна в Англии ранее ее выхода в свет; во всяком случае, уже в те времена существовало мнение о возможности

---

[1]) Это предположение совершенно верное: Иртыш, как известно, протекает через большое озеро Зайсан, между Алтаем и Тарбагатаем, по Джунгарии и по западной границе Китая. Так как эта страна в средние века известна была под названием Хатай, по-русски Китай, то озеро Китайск значит просто „Китайское озеро“, как Ал. фон-Гумбольдт и называл озеро Зайсан.

В настоящее время по Оби и Иртышу существует пароходство как раз до озера Зайсана.

беспрепятственного морского сообщения между Китайским морем и Атлантическим океаном через Северный Ледовитый.

Уже шведский король Густав Ваза (1496—1560) выражал желание предпринять шаги к открытию Северо-восточного прохода, и если бы он нашел человека способного осуществить его великий план, то почин в этом деле принадлежал бы шведам, а не англичанам, как оказалось впоследствии.



Себастиан Кабот.

В половине XVI столетия английское мореходство было еще весьма незначительно и по преимуществу ограничивалось береговыми плаваниями в Европе и немногими рыболовными поездками к Исландии и Нью-Фаундленду. Морское могущество Испании и Португалии и их боязнь конкуренции не допускали в то время мореплавателей других стран к торговле с восточно-азиатскими землями, о богатстве которых итальянский путешественник XIII века, Марко Поло, рассказывал так заманчиво, выставляя на вид неслыханное обилие золота, драгоценных камней, дорогих тканей, пряностей и благовоний. Для открытия доступа купцам северной Европы к этим богатствам необходимо было

найти в восточную Азию новый путь, недоступный армадам Пиренейского полуострова. Надеждою на большие выгоды объясняется рвение англичан к снаряжению целого ряда дорого стоящих экспедиций с целью открытия пути в Китай и Индию вдоль побережья Сибири или, так называемого, Северо-восточного прохода и вдоль северного побережья Америки или Северо-западного прохода. Хотя ни одна из снаряженных экспедиций не достигла цели, тем не менее им принадлежит почетное местов истории географических открытий, так как, благодаря им, наука обогатилась сведениями о северных полярных странах; затраты на них вернулись сторицею как зародившеюся выгодною торговлею Англии с Россией, так и развившимся прибыльным китобойным промыслом: кроме всего этого, своими полярными экспедициями Англия положила твердое основание своему морскому владычеству.

Путешествие Гуго Виллоуби (Hugh Willoughby) в 1553 г. для открытия Северо-восточного прохода было первым большим морским путешествием из Англии в отдаленные моря. Инициатором экспедиции был знаменитый мореплаватель, „Великий Штурман Англии", Себастиан Кабот, который снарядил ее с особенной заботливостью, снабдил командира особой подробной инструкцией образа действий в различных случаях во время путешествия. Кроме того, Виллоуби получил от короля Эдуарда VI открытую грамоту о том, что единственной целью путешествия являются открытия и установление торговых сношений, при чем Эдуард просит народы стран, лежащих по пути следования экспедиции, обходиться с Виллоуби и вверенными ему людьми так, как бы им хотелось, чтобы обращались с ними, если бы им самим случилось прибыть в Англию.

Эскадра состояла из следующих судов: 1) адмиральский корабль „*Bona Esperanza*" (Добрая Надежда) в 120 тонн, на котором находился сам Гуго Виллоуби, как главный начальник флота. Экипаж состоял из 35 человек, считая и самого Виллоуби, капитана корабля Вильяма Джеферсона и шестерых купцов. 2) „*Edrard Bonaventure*" (Эдуард Удалец) в 160 тонн, на нем находились Ричард Ченслер (*Richard Chancellor*), капитан корабля, главный лоцман, два купца и команда.

Весь экипаж корабля состоял из 50 человек[1]). 3) „*Bona Confidentia*“ (Добрая Доверенность) в 90 тонн с экипажем в 28 человек, включая трех купцов; капитаном корабля был голландец Корвиль Дурфорт.

Корабли оставили Ратклиф 20 мая 1553 при ликованиях многочисленной толпы народа, напутствовавшей их пожеланиями успеха. Однако путешествие оказалось очень несчастным для самого Гуго Виллоуби и для большей части его спутников. Проплыв вдоль восточных берегов Англии и Шотландии, все три корабля направились вместе в Норвегию. В половине августа, во время бури, корабль „Edvard Bonaventure“ отделился при Сеньене от двух других, которые, стараясь достигнуть Варде, плыли по морю пока не дошли до русской Лапландии, где 28 сентября нашли у реки Арсины (вероятно, Варсина) хорошую пристань, в которой Виллоуби решил перезимовать. На следующий год русские промышленники нашли в Нокуевской губе два английских, богато нагруженных корабля, с трупами замерзших людей. Гуго Виллоуби лежал в каюте, держа в руках журнал, в котором, повидимому, не переставал



Сэр Гуго Виллоуби.

[1]) Среди экипажа „Edvard Bonaventure“ находились Стефан Бурро (Stephen Burrough) и Артур Пет (Arthur Pet), игравшие, как это мы увидим ниже, немаловажную роль в истории открытия Северо-восточного прохода.

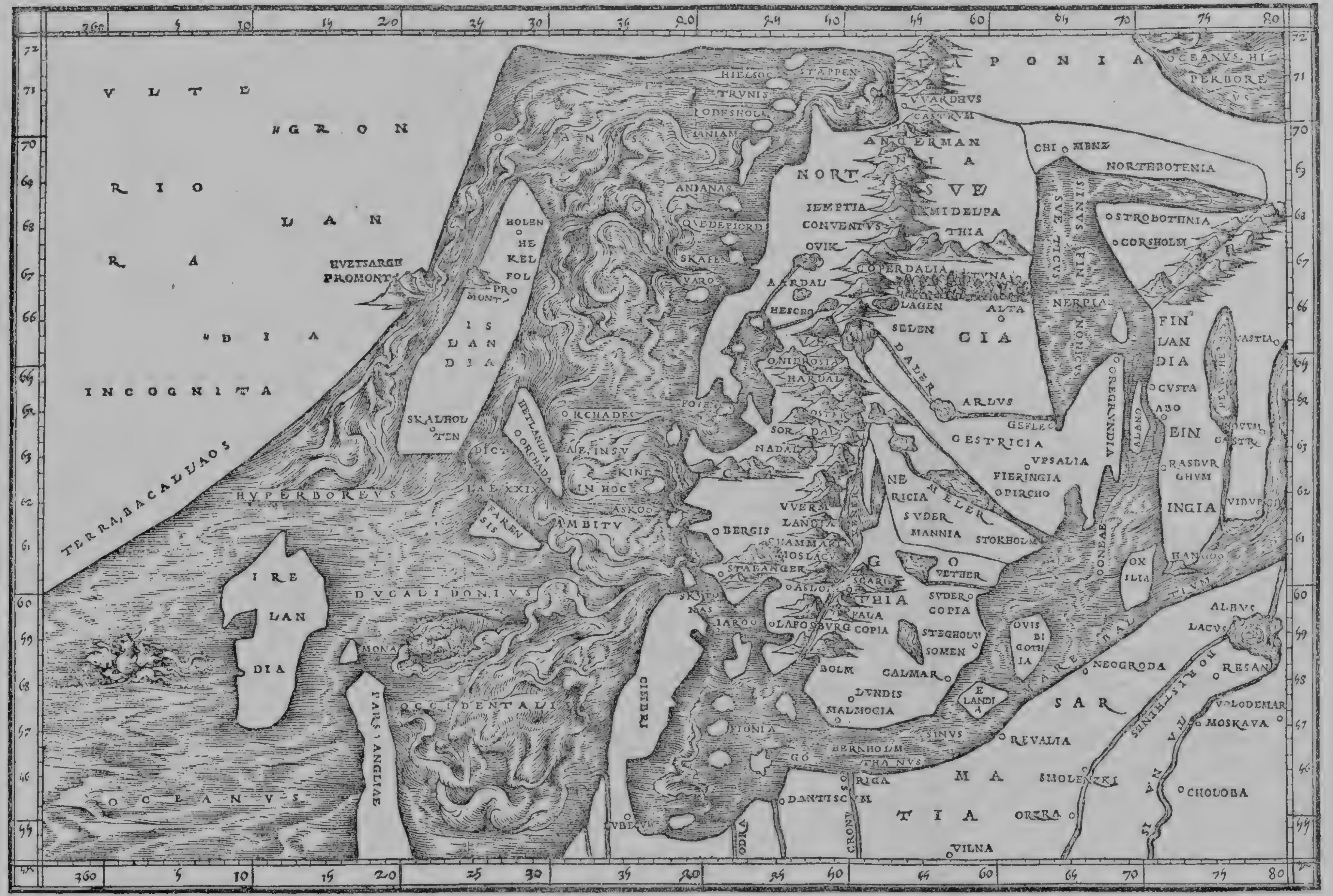
писать, пока не лишился чувств. Как видно из этого журнала тотчас по остановке были посланы для исследования местности по три матроса на юго-запад, запад и юго-восток; исследования их выяснили, что страна была необитаема.

О страшной находке донесли в Москву, и царь Иван Грозный приказал холмогорскому воеводе взять корабли и сделать опись всему, что в них найдется. Все это через год было доставлено Ченслеру, прибывшему тогда в Россию уже в качестве английского посланника.

„Edvard Bonaventure" совершил счастливое и исторически весьма важное путешествие. Капитан Ричард Ченслер, после разлуки со своими спутниками в августе месяце вследствие бури, направился в Варде, где около недели тщетно ожидал Виллоуби. Затем он продолжал путь на юго-восток, в неведомые страны, и проник до устья С. Двины в Белом море, где тогда, на месте нынешнего Архангельска, стоял небольшой монастырь. Русские приняли странников очень гостеприимно и послали гонца к царю Ивану Грозному с уведомлением о прибытии иностранцев. Ченслер был приглашен в Москву ко двору, где и жил окруженный почетом, но под бдительным надзором. Обратно он тоже был отправлен с эскортом, с почетом, но и „с доглядкой" за ним. В следующее лето он вернулся на своем судне в Англию[1]). Ченслер сумел получить в Москве самые выгодные условия торговли для английского флага, вследствие чего британская торговля в России действительно скоро достигла значительного процветания. Из монастыря при устье Двины вырос большой торговый город.

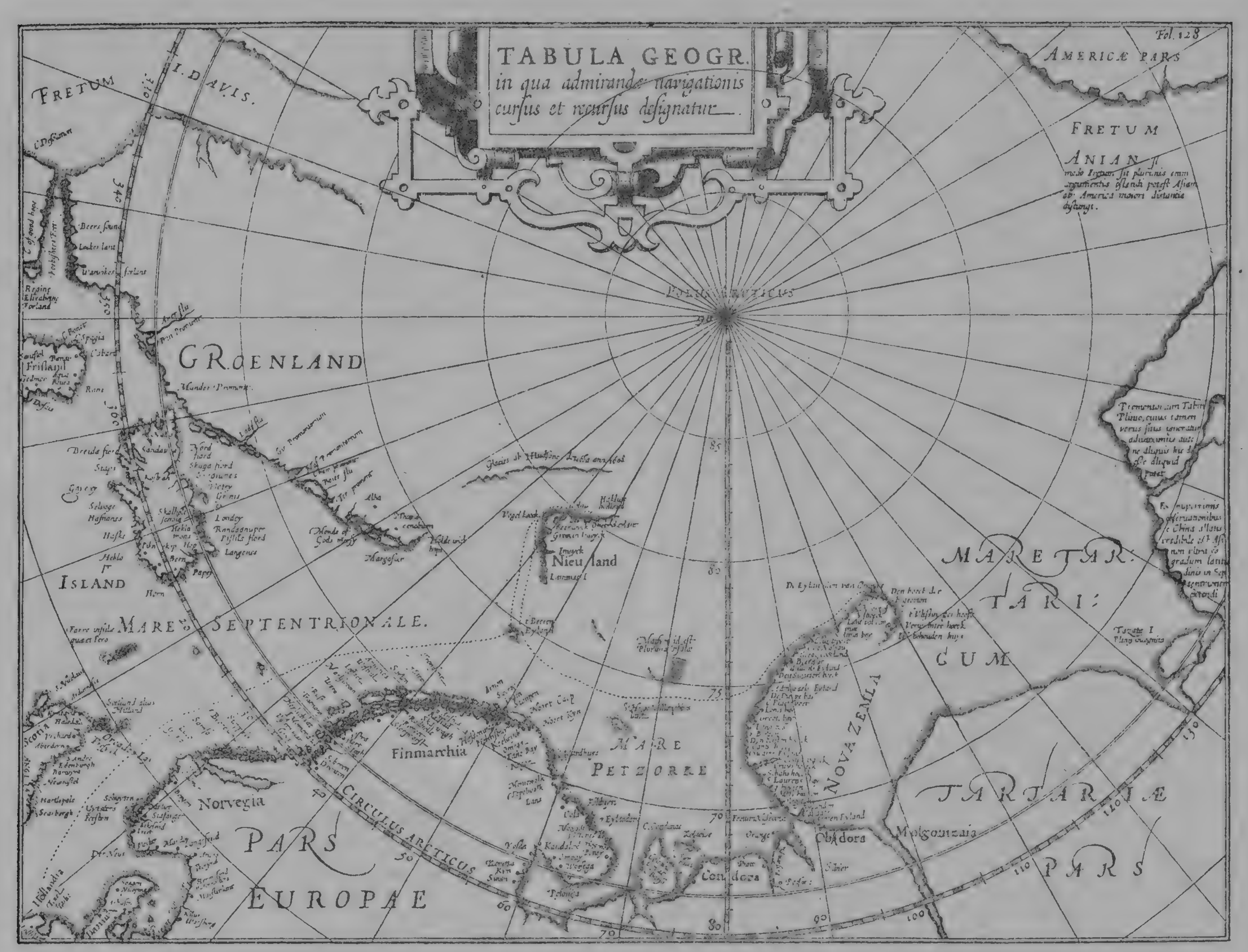
Естественно, что новые важные торговые связи повели к возникновению новых предприятий. Уже в 1555 г. в Англии образовалось общество, названное официально „Merchants adventures of England for the discoverie of landes, territories, isles, dominions and seigniories unknowen" (Английская торговая

[1]) В 1555 г. Ченслер опять поехал тем же путем в Россию и в следующем году возвращался в Англию с русским посольством, состоящим из посла Осипа Григорьевича Непея и 16 человек и с грузом ценностью до 20.000 фунтов стерлингов. Но на пути около Эбердина 20-го сентября 1556 г. его судно „Edvard Bonaventure" потерпело крушение, при чем погибли Ченслер с женой и 7 русских, а также пропала большая часть груза.



Карта севера Европы Якова Циглера-Шондия. Страсбург 1532 г.





Карта третьего путешествия Баренца (из сочин. Понтона: „Rerum et urbis Amstelodamensium historia". Амстердам, 1611 г.).





Старинная русская карта Северного Ледовитого океана, опубликованная Исааком Масса в Голландии в 1612 г

компания для открытий неизвестных земель, стран, островов, государств и владений), обыкновенно именовавшееся „Moscovy Company“. Бессменным управляющим этой компании был назначен 80-летний Себастиан Кабот; английское и русское правительства дали ей множество привилегий. С тех пор из Англии в Россию стали часто посылать торговцев и исследователей для того, чтобы укрепить дружбу с этой страной и ближе познакомиться с неизвестным для Англии миром, открытым на востоке.

В Англии не довольствовались этим. На путешествие Ченслера стали смотреть, как на первый шаг к более важному и знаменательному событию, а именно, к открытию Северо-восточного прохода. Для означенной цели было снаряжено и отдано в распоряжение Стефана Бурро (Stephen Burrough [1]) небольшое судно „*Searchthrift*“ („Искатель“), отплывшее из Ратклифа 3-го мая 1556 г. и 20 июня достигшее Колы, широта которой была определена в 65°48′ [2]). Отсюда при содействии русских промышленников, особенно кормщика Гаврила и его товарищей, поплыли на восток и 25-го июля достигли устья реки Печоры. 30 июля поплыли далее, 7 августа встретили русское судно, кормщик которого Лошак сообщил Бурро, что последний уже миновал дорогу к Оби, считавшуюся воротами, ведущими в Северо-восточный проход. Бурро пришлось возвращаться. Лошак обещал, если погода поблагоприятствует, сопровождать „Searchthrift“ до Оби, но сильные противные ветры и бури, сами по себе мешая плаванию, нагнали еще и много льду, а поэтому Бурро побоялся пуститься далее в путь в такое позднее время года. 3 сентября он повернул обратно и 21 прибыл в Архангельск, где и перезимовал, намереваясь в следующем году пуститься в путь к Оби. Это путешествие однакоже не состоялось, потому что Бурро отправился разыскивать два корабля, сопровождавшие Ченслера и пропавшие без вести на обратном

---

[1]) Английскую фамилию „Burrough“ некоторые авторы в русской транскрипции передают—Бёрру, другие—Барроф, третьи—Бурруг, да и сами англичане произносят ее различно; повидимому, „Бурро“ ближе всего подходит к английскому произношению.

[2]) Действительная же широта Колы равна 68° 51′.

пути из Архангельска. Бурро оставил весьма подробный дневник своего плавания, из которого можно с несомненностью установить, что он первый из западно-европейцев побывал на Новой Земле, Вайгаче и в Югорском Шаре; русским же все эти места были известны давно. Из дневника Бурро видно, что уже в половине XVI столетия существовало очень развитое русское мореходство между Белым морем, Печорою, Вайгачом и Новой Землей и что уже в то время русские достигали на судах даже Оби. Бурро свидетельствует, что русские звероловы были смелыми и знающими моряками и обладали очень хорошими судами, скорость которых, при попутном ветре, даже превосходила скорость английских судов. Благосостояние местного населения в то время было очень значительно: при всякой встрече с иностранцами, русские и самоеды дарили им большое количество белого пшеничного хлеба, гусей, рыбы, бочки меда, пива, водки и т. п. Какой контраст во всех отношениях с современным нам состоянием русского крайнего севера!

„Moscovy Company" считала настоящее плавание Бурро неудавшимся. В 1568 г. она поручила трем морякам: Басседину, Вудкоку и Брауну проникнуть через открытый Бурро пролив до устьев Оби. Бурро снабдил их подробными инструкциями [1]). Об участи и результатах этой третьей английской экспедиции до нас не дошло решительно никаких известий и не осталось никаких следов.

В продолжение следующих 12 лет англичане были весьма заняты установлением торговых сношений с Россией и снаряжением трех экспедиций Фробишера для отыскания Северо-западного прохода; вследствие этого четвертая экспедиция для отыскания Северо-восточного прохода была снаряжена только в 1580 г. Англичане — Артур Пет (Arthur Pet), бывший с Ченслером на „Edvard Bonaventure" в 1553 г., и Чарльз Джэкман (Charles Jackman), плававший с Фробишером в 1577 г. для отыскания Северо-западного прохода, первый на

---

[1]) В этой инструкции встречается выражение: „В проливах по обе стороны острова Вайгача" было много льда. Отсюда несомненно, что Бурро первый из западно-европейцев открыл сам оба пролива — Югорский Шар и Маточкин Шар.

„*Джордже*“ (в 40 тонн), а второй на „*Вильяме*“ (в 20 тонн) — отплыли из Гарвича 9 июня 1580 г. В их распоряжении были лучшие карты тогдашнего времени, и лучшие знатоки землеведения снабдили их своими советами и указаниями. 2 июля они обогнули Нордкап и 12-го расстались, условившись встретиться у „Verove Ostrove“ или иначе „Waigats“. 15 июля „Джордж“ находился под 71° 38′ с. ш., а на следующий день был у Гусиной Земли, на западном берегу Новой Земли. Отсюда он взял курс восток-юго-восток и встретил 16 июля льды. Поплыв далее, Пет достиг бухты на западном берегу острова Вайгача, где стал на якоре между двумя островами (Воронский остров). Вход в гавань по обе стороны обозначался двумя крестами, что доказывает, что уже и в то время русские имели морские знаки на Новой Земле. На островах было найдено много сплавного леса, а на одном из них найден был крест на могиле. Пет написал на кресте свое имя „для того, чтобы Джэкман мог узнать, что Пет был здесь“. Подняв якорь, обогнули западную оконечность острова Вайгача и, держась берега этого острова, продолжали путь сначала на север и северо-восток, а потом на юг между землею и большим ледяным полем до тех пор, пока проход не стал слишком узок; тогда бросили якорь в хорошей гавани у острова, лежащего на восток от Вайгача, близ материка. Это, вероятно, был, так называемый, Местный остров (Staten Eiland [1]). Таким образом, Пет был в Карском море, проникнув туда через Карские Ворота. Здесь Пет застал своего товарища Джэкмана, с которым разлучился у Кольского берега и судьба которого ему была неизвестна. При встрече выяснилось, что оба корабля повреждены льдом, кроме того,— что фарватер далее на север и восток был прегражден сплошными ледяными массами; ввиду этих обстоятельств, капитаны, посоветовавшись с командами, порешили вернуться. На обратном пути также пришлось бороться с большими трудностями, причиненными льдами, до тех пор, пока 25 августа под 69° 49′ с. ш., у юго-восточной оконечности Вайгача, не достигли моря, свободного от льда. Обратный путь пролегал

[1]) В некоторых атласах он носит неверное название Мясного острова.

мимо восточного берега острова Вайгача, через Карские Ворота, которые были пройдены 27 августа. Отсюда направили курс на остров Колгуев, около которого оба корабля под 68° 48' с. ш. сели на мель; вскоре они опять освободились. 1 сентября „Вильям“ пропал из виду. 8 сентября „Джордж“ бросил якорь в реке Тане, на которой стоял город „Hungon“ [1]). Спустя два дня „Джордж“ миновал Нордкап и 5 ноября прибыл в Ратклиф. Джэкман же пропал без вести. Приблизительно около того времени какое-то английское судно потерпело крушение у устья Оби, а команда его была перебита самоедами. Существует предположение, что это судно было „Вильям“, но с уверенностью сказать этого нельзя, так как очень возможно, что постигнутое несчастьем судно было и не „Вильям“, а принадлежавшее Moscovy Company, на котором плавали Басседин, Вудкок и Браун.

Артур Пет и Чарльз Джэкман были первыми северо-восточными мореплавателями, дерзнувшими бороться с пловучими льдами. Им в истории мореплавания принадлежит честь первенства проезда из Западной Европы в Карское море.

После них в английской мореходной деятельности, направленной к открытию Северо-восточного прохода, наступил продолжительный перерыв. Но зато в это время очень деятельно занялись этим вопросом в Голландии.

II.

Голландские экспедиции XVI века.

Счастливый исход войны за свободу с Испанией и неразрывная с гражданской свободой предприимчивость благоприятствовали развитию морских сил Голландии. Давно уже бывшая торговым и промышленным государством, Голландия стала в ряду первоклассных морских держав. Морское сообщение голландцев, как и англичан, с Индией и Китаем попрежнему встречало затруднения вследствие перевеса Испании и Португалии на море и стремления этих держав монополизировать право пользования морскими путями, откры-

---

[1]) Подходящего названия на современных картах нет.

тыми ими. Для приобретения возможности участия в выгодах торговли с Индией и Китаем необходимо было отыскать новый морской путь в Великий океан вдоль северных берегов Азии или Америки. Если бы такой путь был осуществим, то ясно было, что положение Голландии наравне с Англией стало бы самым благоприятным для эксплоатации зарождающейся прибыльной торговли. В этом обстоятельстве кроется причина того воодушевления, с которым в Голландии приветствовали первое предложение проникнуть вдоль северных берегов Азии в Китай или Японию. Хотя эти экспедиции, подобно английским, не достигли цели открытия Северо-восточного прохода, тем не менее, им принадлежит очень почетное место в истории географических открытий. Затраты на них тоже вознаградились сторицею возникшим прибыльным китобойным промыслом и развитием значительной морской торговли на Белом море, несмотря на английскую монополию.

Первая попытка голландцев проникнуть северо-восточным путем в Китай и Японию возникла по инициативе Оливье Брюнеля около 1581 г. Оливье Брюнель родился в Брюсселе[1]) и ездил в 1565 г. на русском судне из Колы в Холмогоры (нынешний Архангельск) с целью изучения русского языка и русских местных торговых сношений. Англичане, опасаясь конкуренции голландцев во вновь открытой выгодной торговле с севером России, побудили русских заключить Брюнеля в тюрьму. Несколько лет Брюнель просидел в заключении в Ярославле и был освобожден, по ходатайству братьев Якова и Григория Аникеевых, приказчиков знаменитого торгового дома Строгановых в Сольвычегодске. После своего освобождения Брюнель поступил на службу к Аникеевым. Здесь он принимал участие в промышленных поездках, совершавшихся как сухим, так и морским путем и, таким образом, познакомился с ближайшими частями Сибири, Северным Ледовитым океаном и Обской губой. При посредничестве Брюнеля установились сношения между Голландией и торговым домом Строгановых. Брюнель деятельно содействовал установлению

---

[1]) Бельгия отделилась от Голландии только в 1830 г.; до того времени оба эти государства составляли одно, называвшееся Нидерландами.

голландского мореходства по Белому морю и основанию голландской фактории на месте, занимаемом ныне Архангельском (фактория англичан находилась на Розовом острове). Брюнель принял также участие в подготовительных работах к одной, проектированной торговым домом Строгановых, северо-восточной морской поездке. С этой целью он выписал шведских корабельных мастеров, а сам уехал сухим путем в Голландию для вербовки команды. На родине Брюнель изменил свой первоначальный план и пожелал сохранить честь и выгоду от задуманного предприятия для своего отечества. Он стал просить принца Оранского снарядить экспедицию на северо-восток; когда же это, по недостатку денег, не удалось, то он отправился в 1584 г. на корабле, снаряженном, вероятно, на счет купца Балтасара Мухерона. О плавании его известно только, что Брюнель тщетно старался пройти через Югорский Шар (пролив между материком и островом Вайгачем) и что его судно, нагруженное мехами пушных зверей, пластинками слюды и горным хрусталем, на обратном пути потерпело крушение у устья Печоры.

Вторая голландская поездка была снаряжена на средства купцов, главным образом Балтасара Мухерона, Якова Вальке и Франциска Эльсона. Сначала предполагали отправить только два корабля, предложив им проникнуть на восток через проливы у Вайгача. Но когда знаменитый в то время географ, амстердамский пастор Петр Планций, посоветовал направиться севернее Новой Земли, считая такой путь вернее, — решено было снарядить еще два корабля, — так что в 1594 г. для исследования севера отправлено было 4 судна. Из них 2 судна, а именно, одно большое, называвшееся „*Посланник*", под управлением Виллема Баренца (W. Barents), и одна обыкновенная рыболовная шлюпка избрали путь мимо северной оконечности Новой Земли; два других корабля: „*Лебедь*" под управлением Брандта Тетгалеса (B. Tetgales) и „*Меркурий*" под управлением Корнелия Ная (C. Naij), должны были проникнуть через пролив у Вайгача. Все 4 корабля вышли из Текселя 15 июня и, спустя 18 дней, прибыли в Кильдин в русской Лапландии; это место служило в то время исходным пунктом поездок в Белое море. Здесь экспедиция разделилась на две части.



Белые медведи и моржи.

Баренц направился к Новой Земле, которой достиг 14 июля под 73° 25′ с. ш. Широта была определена измерением полуночной высоты солнца на прибрежном острове, который назвали в честь Баренца островом Виллема. Плывя далее вдоль берега Новой Земли к северу, через два дня достигли 75 °54′ с. ш. 19 июля убили медведя. В воспоминание этого события место происшествия получило наименование „Медвежий мыс". Баренц поплыл далее, держа курс на север и северо-восток, при чем миновал Крестовый остров и Нассауский мыс. 23 июля он достиг 77° 55′ с. ш. С вершины мачты взору открылось беспредельное ледяное поле, заставившее Баренца пуститься в обратный путь. Он, однакоже, надеясь на благоприятную перемену в состоянии льдов, пробыл на этих северных окраинах еще до 8 августа. В этот день находились под 77°с. ш., к западу от мыса, прозванного Ледяным. Убедившись в невозможности достигнуть целей своей поездки по этому северному пути, Баренц, посоветовавшись с командою, решил направиться к югу на о-в Вайгач. Во время переезда на юг, Баренц, под 71°с. ш., пришел к заключению, что прибыл на место, посещенное до него Оливье Брюнелем и названное последним „Castensark" (Костин Шар). Пролив этот отделяет Междушарский остров от южного острова Новой Земли. К югу от залива Св. Лаврентия, под 70°45′ с. ш. Баренц 21 августа нашел на мысе крест, три деревянных дома, корпус покинутого русского корабля, несколько мешков муки и несколько могил; мыс назвали Мучным; все это указывает на посещения мыса русскими. 25 августа Баренц прибыл на Долгий остров, где застал два других голландских корабля, прибывших сюда незадолго до него. Все 4 корабля отсюда пустились в обратный путь, в Голландию, куда прибыли в половине сентября. Во время этой поездки Баренц, первый из западных европейцев, посетил и исследовал северную часть Новой Земли. Бранд Тетгалес на „Лебеде" и Корнелий Най на „Меркурии", после разлуки 3 июля с Виллемом Баренцом у острова Кильдина, поплыли к острову Вайгачу. Спустя три дня суда встретили пловучие льды и такой густой туман, что приняли его за землю. Подождав немного у одного островка около Тиманского берега, когда льды и туман рассеялись, голландцы

водрузили на берегу крест с надписями. Здесь же они встретили четыре русские ладьи, направлявшиеся к устью реки Печоры. Русские не советовали Наю итти к Югорскому Шару, потому что он наполнен льдами и подводными камнями, а равно моржами и огромными китами, угрожающими судам опасностью; рассказывали, что, по приказанию великого князя, три корабля пытались пройти через пролив, но все потерпели крушение от льдов. Голландцы однако не послушались и пошли далее на восток при очень теплой погоде. Вскоре встретили русскую рыбачью ладью, рыбаки которой предложили свои услуги сопровождать голландцев на Печору. 18 июля они вошли в Печору, бросили якорь на глубине 11 метров и переждали там до конца сильную бурю с северо-востока. На утро буря прекратилась, и они поплыли далее. 31 июля увидели остров Вайгач. Море на всем пространстве было покрыто плавучим лесом, громадными стволами с корнями и сучьями, по их предположению, сплавляемыми по какой-либо большой реке. На ближайшем мысу обрисовались два креста; здесь высадились на берег и нашли лопаря из Кильдина. Завидев иностранцев, он обратился в бегство. Посетили еще несколько мысов, на которых также были найдены кресты. На некоторых местах находили сотнями идолов очень грубой работы. Один из вайгачских мысов, на котором нашли около 400 идолов, назвали „Мысом Идолов (Болванский нос)“. Открыли пролив в $7^1/_2$ километров ширины с островом в середине. На южном берегу пролива нашли небольшую лачугу, наполненную идолами лучшей работы; в то время как голландцы любовались этой коллекцией божеств, подъехала акья (сани в виде лодки), запряженная оленями, в которой сидел вооруженный пращей туземец. При виде иноземцев, самоед начал кричать, и вскоре из соседней долины выехало на акьях до 30 его земляков, которые хотели окружить голландцев. Последние побежали к своим лодкам и, достигнув их, отчалили от берега, преследуемые стрелами самоедов; раненых при этом не оказалось[1]).

---

[1]) Это исключительный в истории северо-восточных открытий случай враждебных стычек между туземцами и пришельцами. На совести северо-восточных

Несколько дней спустя, а именно 10 августа, произошла снова встреча с самоедами, но на этот раз уже дружественная; самоеды сообщили голландцам много верных сведений о свойствах северной суши и моря: так, например, они сообщили, что через 10—12 дней пловучих льдов более не встретится и что до конца лета осталось еще 6—7 недель

В честь принца Морица Оранского, принимавшего большое участие в снаряжении экспедиции, Най назвал этот пролив Нассауским [1]). Это—наш Югорский Шар.

Пройдя этот пролив, голландцы 11 августа вступили в Карское море, которое и назвали „Северным Татарским океаном". Однако вскоре встретились льды, которые заставили их 13 августа искать убежища у Местного острова. На нем видели много горного хрусталя, похожего на отшлифованный бриллиант. Плывя далее, Най и Тетгалес достигли обширного открытого моря и 20 августа пришли к убеждению, что находятся против устья Оби. Два рукава дельты этой реки были названы в честь судов экспедиции „Лебедь" и „Меркурий". Ясно, что река, принятая голландцами за Обь, была Кара, а рукава „Лебедь" и „Меркурий"—незначительные береговые реки, текущие с Ялмала в Карское море. Прибрежное пространство между проливом Нассауским и мнимою рекою Обью они назвали Новою Голландией; но данные ими имена были скоро забыты. Множество китов, извергавших из ноздрей водяные столбы и плававших с выдающеюся над водой половиной туловища, были сочтены за неопровержимое доказательство близости обширного океана. 21 августа решили вернуться домой, будучи уверены, что с достигнутого крайнего пункта легко будет обогнуть „promontarium Tabin" (какое-то легендарное имя, вероятно, мыса

мореплавателей не лежат кровавые грехи путешественников XV и XVI столетий в южные страны.

Еще только об одном случае подобного рода сохранился рассказ, о котором у нас упоминалось выше—это гибель у устья Оби какого-то судна и избиение его команды самоедами около 1581 г. Может быть это был „Вильям" под командой Джэкмана, а может быть судно, принадлежавшее Moscovy Company.

[1]) Дом графов Нассауских, из которого происходил принц Мориц, унаследовал титул принцев Оранских.

Челюскина на Таймыре) и проехать морским путем до Китая. 22 августа они дошли до того места, где их задержал сплошной лед,—теперь оно было совершенно свободно от льда. 24 августа прошли опять через Югорский Шар, и на следующий день у острова Долгого их застал Баренц, отсюда все вместе направились домой, в Голландию, вполне убежденные в том, что вопрос о существовании северо-восточного морского пути в Китай окончательно разрешен.

Хотя бóльшая часть описаний этой экспедиции выставляет на первый план Баренца, упоминая о Нае только немногими словами, но это, конечно, несправедливо. Нисколько не умаляя великих заслуг Баренца, определившего во время своих переходов при помощи астролябии и квадранта с замечательной точностью широты многих пунктов, нельзя не признать однако, что плавание Ная должно считаться более замечательным, потому что оно имело чрезвычайно важное последствие для истории полярных исследований. Экспедиция в целом значительно обогатила запас сведений о северных странах, познакомила западно-европейцев с западным побережьем северного острова Новой Земли, отличилась первым прохождением Югорского Шара и посещением Карского моря, но, конечно, вопроса о Северо-восточном проходе она все-таки не разрешила, как это ошибочно полагали в те времена.

Возвратившись на родину, путешественники подали отчет о своих открытиях. Так как с конечного пункта своего плавания Най видел пред собой открытое море, то представленные отчеты убедили правительство в том, что проезд морским путем в Китай открыт, и вследствие этого тотчас последовало распоряжение о снаряжении флотилии из 7 судов. Эта экспедиция должна была начать новые торговые сношения по вновь открытому пути. Среди начальников судов были Виллем Баренц, Брандт, Тетгалес, Корнелий Най и др.[1]). Главное начальство было вверено адмиралу

---

[1]) Ламберт Гарритсон Ом, Томас Виллемсон, Гарман Янсен и Генрих Гартман. Комиссарами были Ян: Гюйген ван-Линсхотен, Яков ван-Хемскер, Франциск де ла-Даль, Ян Корнелийсон Рийп и Н. Буйс.

Корнелию Наю. Шесть судов были обильно снабжены провиантом и деньгами и нагружены товарами, седьмое судно должно было после прохода флотилии через Югорский Шар вернуться обратно в Голландию с уведомлением. Даже шлифовщики бриллиантов и золотых дел мастера отправились на этих судах, чтобы немедленно отделывать те сырые материалы, которые будут найдены или выменены.

Снаряжение потребовало много времени, так что флотилия отплыла из Голландии только 12 июля 1595 г. 17 августа она обогнула Нордкап и затем разделилась,— один отряд пошел в Белое море, а другой — на восток. Встретив 27 августа вблизи Новой Земли, под 70° 30′ с. ш., сплошные массы льда, второй отряд достиг, после опасного перехода, 29 августа Югорского Шара, который был закрыт льдами. Голландцы укрылись за остров Вайгач и там простояли на якоре 6 дней. 3 сентября они сделали попытку проникнуть далее на восток, но лед принудил их вернуться к прежнему месту стоянки. Здесь они встретили нескольких русских, сообщивших, что зима была тяжелая, что лед в скором времени исчезнет и что лето продолжится еще семь недель. Они рассказывали также, что земля к северу называется „Вайгач“ и представляет собою остров, отделенный на севере от Новой Земли и посещаемый летом туземцами, которые на зиму уходят на материк, что русские корабли, нагруженные товарами, ходят ежегодно через Югорский Шар мимо Оби на реку Енисей, где зимуют, и что жители по реке Енисею православные. 10 сентября на юге от Югорского Шара увидели самоедов. „Король“ самоедов, приняв голландцев очень гостеприимно и приветливо, сообщил, что через 3 — 4 недели начнется стужа; что пловучий лед иные годы вовсе не исчезает, а зимой пролив, вместе со своими бухтами и заливами, покрывается льдом, но море по обе стороны пролива не замерзает; позади устья реки Оби находятся еще устья двух больших рек. Материк за Обью выдается в море и оканчивается мысом, обращенным к Новой Земле; на последних местах живут в продолжение всего года самоеды, а за упомянутым мысом находится большое море, омывающее берега Татарии до теплых стран. Этот рассказ, записанный

голландцами, является весьма показательным свидетельством того, как наши северяне XVI века хорошо и точно знали географию своего края.

Повторенная 12 сентября попытка форсировать пролив увенчалась успехом: голландцы вошли в Карское море. Сначала все шло необыкновенно благополучно: при глубине 200 метров море было чисто,— там играли гигантские киты. Но вдруг поднялся сильный нордвест — и навстречу судам показались массы льда. Тем не менее, они старались итти на северо-восток, но непогода заставила их укрыться за Местным островом. 18 сентября устроили совещание, и, большинством голосов, решено было отступить назад пред непреодолимыми препятствиями. Возражал один Виллем Баренц; он утверждал, что следует или ныне же подняться по западной стороне Новой Земли или, перезимовав на месте, следующим летом продолжать плавание. Предложение его было отвергнуто. 21 сентября вновь была сделана безуспешная попытка пробиться через лед далее вперед. 25 числа было последнее совещание, на котором окончательно было решено возвратиться назад. Все, начиная с адмирала К. Ная, подписали протокол, только Баренц отказался от подписи. Позднею осенью после крайне затруднительного перехода экспедиция возвратилась на родину. Все были измучены от тяжкой работы, страдая от последствий цынги. А между тем Баренц был прав: основываясь на различных данных о состоянии льдов в Карском море в то время, можно полагать, что не только в этот раз, но и в предыдущую экспедицию голландцев путь к Оби и Енисею был открыт. Плавание 1595 г. было вполне безуспешно, поэтому неудивительно, что Голландские Генеральные Штаты не решались больше на непроизводительные траты. Но, чтобы не останавливать рвения к северным плаваниям у частных лиц, а наоборот, чем-нибудь поощрить их, была установлена премия в 25 тысяч гульденов и ряд привилегий на несколько лет тому, кто откроет Северо-восточный проход.

Школа Герарда Меркатора, этого Птоломея средневековья, установила тезис, что, вследствие быстрого перехода от прилива к отливу, арктическое море на крайнем севере

не может быть покрыто льдом. Это воззрение также разделял и поддерживал, упоминавшийся уже нами, замечательный математик, астроном и географ,—реформатский пастор в Амстердаме,—Петр Планций. В неудаче экспедиции 1595 г. он увидел явное подтверждение своей теории, что на крайнем севере море должно быть свободно от льдов; он опять стал советовать при новом плавании обогнуть северную оконечность Новой Земли. Этому воззрению горячо сочувствовал и опытный моряк Виллем Баренц. Вследствие их убеждений амстердамские купцы согласились снарядить новую экспедицию в 1596 г. только из двух судов, название и емкость которых неизвестны. Командование этими судами было вверено Якову ван-Хемскеру (J. van Heemskar) и Яну Рийпу (J. Rijp), а не Баренцу, смелость которого амстердамским купцам-отправителям не внушала доверия; он, однако, пошел и в эту экспедицию в подчиненной должности главного штурмана. В сущности он был душою всего предприятия, и в действительности главное начальство на корабле, на котором он находился, было в его руках, хотя дело не обходилось без пререканий, и ему не всегда удавалось провести свои планы. На корабле Хемскера находился, вместе с Баренцом, Геррит де-Вер, которому мы обязаны подробными отчетами как об этом, так и о двух предыдущих плаваниях.

20 мая 1596 г. оба судна покинули Амстердам, и вскоре после этого между Рийпом и Баренцом возникли пререкания. Первый хотел прямо войти в открытое море, свободное от льда, не огибая северного конца Новой Земли, и поэтому приказал еще раньше, чем дошли до Нордкапа, держать курс норд-ост-норд. Баренц заявлял, что слишком далеко уклоняются на запад, однако его не послушали, и он должен был уступить. 15 июня встретили первый лед, „что нас крайне удивило, потому что мы его приняли за белых лебедей“, но, несмотря на это, в течение 16 и 17 чисел держали тот же курс через лед, что привело 19 июня к открытию острова под 74° 30′ с. ш. Здесь было собрано множество яиц чаек и, в недалеком расстоянии от берега, был убит с большим трудом громадный белый медведь; поэтому вновь открытому острову было дано название „Медвежий“ (Берен). Пробыв

здесь несколько дней, 23 июня опять пошли в море. Вновь возник резкий спор о том, в каком направлении итти; мнение Рийпа опять одержало верх. Корабли взяли курс на северо-запад. 29 июня, под 80° 11′ с. ш., увидали большой остров, который голландцы приняли за Гренландию; но это была



Судно Баренца во льдах.

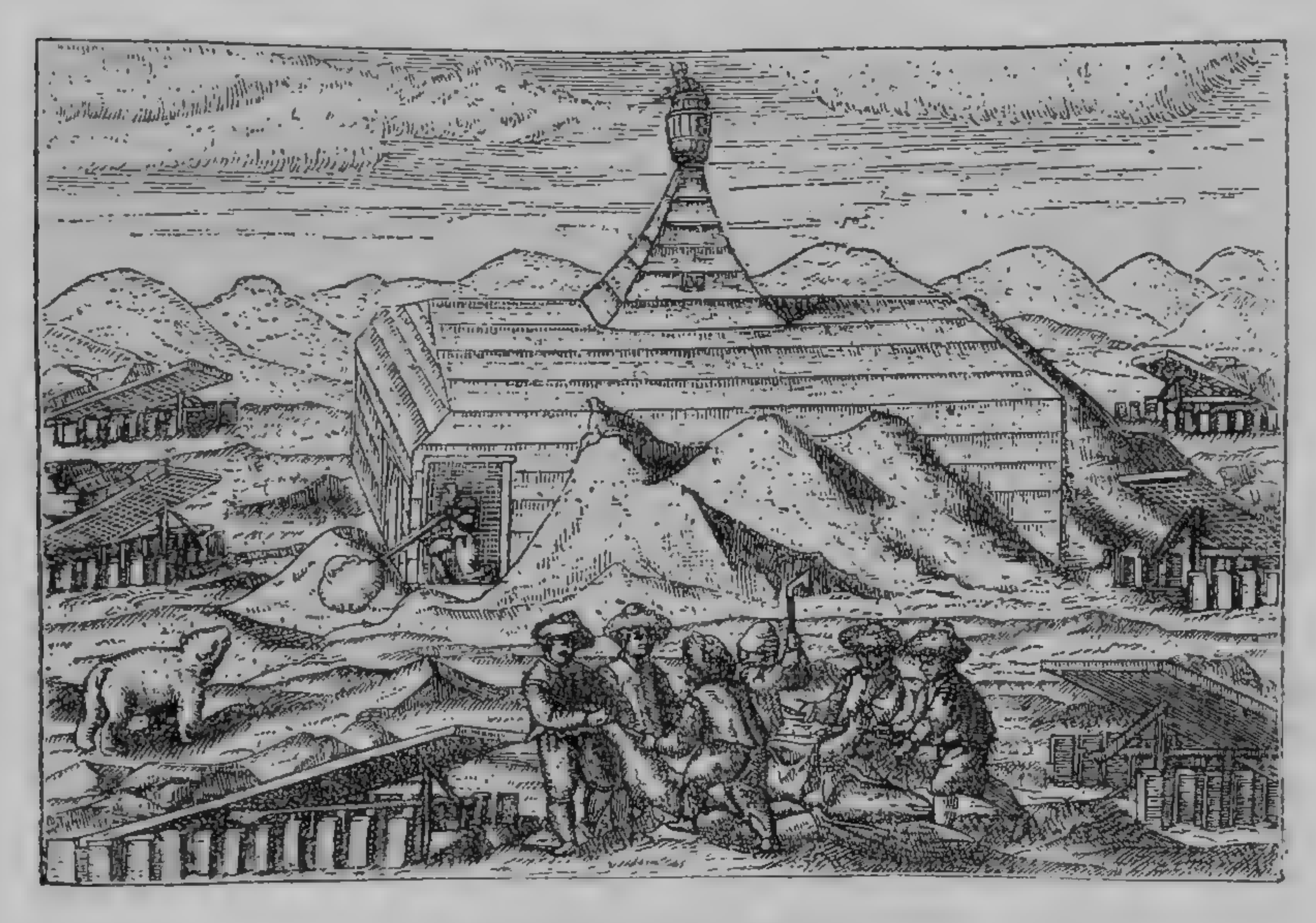
самая северная часть Шпицбергенской группы. Вскоре лед заставил смелых плавателей спуститься южнее и вернуться к Медвежьему острову, куда они и пришли 10 июля. Здесь мнения относительно направления пути опять разделились: Рийп уверял, что если от Шпицбергена итти на север и потом повернуть на восток, то можно найти желаемый проход; Баренц же стоял на том, что под столь северной широтой проход немыслим и что его нужно искать прямо с Мед-

вежьего острова на северо-восток. Ввиду этого суда разделились: Рийп пошел к Шпицбергену, а Баренц с Хемскером спешил к знакомой ему уже Новой Земле, куда они и подошли 27 июля под 74° 40′ с. ш. Со страшными усилиями, в непрерывной борьбе с массами льда, они пробивались к северу по западной стороне Новой Земли. 28 числа прошли полуостров Адмиралтейства, а 29 должны были бросить якорь у острова Крестового, потому что сплошной лед застилал путь. 15 августа море освободилось от льда, и можно было продолжать плавание. 17 августа прошли мимо мыса „Утешение" и, встретив опять лед, пришвартовали корабль к громадной льдине. В беспрестанной борьбе со льдом Баренц достиг 29 августа мыса „Желания". Отсюда он переменил курс на зюд-ост. Вместо того, чтобы за крайней северо-восточной оконечностью Новой Земли найти свободное от льдов море, там оказались страшные массы льда, заставившие Баренца вернуться к берегу и укрыться 31 августа в Ледяном заливе на южной его стороне. 3 сентября лед раздробил у корабля руль и раздавил гребную лодку. 4 сентября течение вынесло большую часть льда из бухты, и Баренц опять вышел в море. Вскоре напор льдов опять усилился, а на другой день, 5 сентября, корабль окончательно был окружен льдом, после чего Баренц с товарищами должен был вынести все трудности арктической зимы.

Голландцы находились ровно под 76° с. ш. [1]) Корабль их вскоре был раздавлен льдами. С него сняли часть провианта, паруса, порох, свинец, оружие и приступили к постройке бревенчатой избы, чтобы оградить себя от холода и нападений белых медведей. К счастью, на берегу было много прибойного леса, годного как для топлива, так и для постройки избы, которую голландцы обшили досками с разрушавшегося корабля. В середине избы был устроен очаг, и в крыше оставлено отверстие для дыма. Постройка этого импровизированного жилища была исполнена 17 моряками, истощившими уже свои силы в борьбе со стихиями, с величайшим трудом. Она окончилась только 12 октября, тогда как

[1]) См. карту третьего путешествия Баренца.

корабельный плотник скончался уже 3 октября. Его похоронили в горной трещине, потому что из-за слишком сильных морозов не было никакой возможности вырыть могилу. Между тем морозы усиливались со дня на день. Но несчастные голландцы не имели никакого понятия о том, что их еще ожидало впереди. Хотя они и не имели термометров, но, по



Дом Баренца (вид снаружи).

различным явлениям, они могли заключать, что температура крайне низка. Если матрос брал гвоздь, как это водится при работе, в рот, то, вынимая его, он срывал себе кожу с губ. Пиво и спиртные напитки замерзали и разрывали бочки; при сушке одежды сторона, не обращенная к огню, замерзала. Нары покрывались льдом в два пальца толщиною. Огонь на очаге беспрестанно поддерживался, для чего дрова собирались издалека. Чтобы избавиться от этого труда, они принесли однажды с корабля каменный уголь, но так как отверстие для дыма они на ночь тщательно закрывали, то едва не задохлись от угара, если бы один из них не имел довольно силы и присутствия духа для того, чтобы подползти к двери и открыть ее. Казалось, что и огонь уже потерял

свою согревающую силу. Чулки сгорали раньше, чем согревались ноги, и люди замечали это скорее по запаху, чем по чувству тепла. 14 ноября солнце окончательно скрылось за горизонтом, и на 81 день наступила полнейшая ночь. Вместе с исчезновением солнца впали в зимнюю спячку и полярные медведи; взамен их показались в огромном количестве песцы. Голландцы ловили их ударною доскою; песцы доставляли отличную пищу и мех для одежды. От медведей получался жир для освещения жилища и теплые покрывала. Для подкрепления сил голландцы, по совету корабельного врача, устраивали себе теплые ванны в бочке, поставленной для этой цели по середине избы.

Количество выпавшего в эту зиму снега было необычайное; вся изба была завалена снегом, что, впрочем, не мало содействовало сохранению теплоты внутри. Чтобы выйти наружу, они почти ежедневно должны были прорывать туннель в снегу. При благоприятной погоде делали прогулки, устраивали бега, стреляли в цель, ходили на охоту, устраивали празднества, словом, всеми возможными способами старались развлечься. 2 февраля опять показалось солнце, но мороз продолжался с тою же силою. В течение зимних месяцев виднелись иногда на море огромные полыньи, даже случалось, что море было совсем свободно от льда. При ясной погоде на юго-востоке была заметна земля с невысокими холмами. В конце апреля и в начале мая море совершенно очистилось от льда, и голландцы стали совещаться о том, каким образом пробраться на родину. Поднять судно и поправить его не было никакой возможности, единственная надежда на спасение — были лодки. Ослабевшая, изнуренная команда с величайшим трудом вырыла их из-под снега. По временам северо-восточный ветер опять пригонял лед, и тогда голландцы окончательно падали духом. Нужна была непоколебимая нравственная сила начальника, чтобы ободрить их к напряжению всех сил. Наконец, снаряжение лодок кончилось. Рано утром 24 июня 1597 г. смельчаки простились с неприветливым пустынным берегом, где они провели 8 тяжелых месяцев. К счастию, у них еще оставались кое-какие запасы, которые спасли их от голодной смерти на обратном пути.

Раньше чем выйти из Ледяного залива, Баренц написал краткий отчет о пребывании там и прикрепил его к дымовому отверстию избы. Вместе с тем он написал протокол



Дом Баренца (внутренний вид).

о причинах, побудивших его оставить судно, и этот документ был подписан всеми участниками экспедиции. Затем они тронулись с своей зимовки.

Баренц и его спутники пошли к северу вдоль утесистого берега Новой Земли, покрытого льдами. Море было бурное.

30 июля они дошли до Ледяного мыса. Здесь они понесли самую тяжелую утрату: Баренц, который уже при отъезде был настолько слаб, что не мог итти, и его должны были перенести в лодку, почувствовал, что приходит его конец. Геррит де-Вер описывает это следующими простыми словами: „30 июля погода стояла ровная, ветер западный; когда солнце было на юго-востоке[1]), Клас Андриссон[2]) стал себя чувствовать очень плохо, и мы видели, что он скоро кончится. Старший боцман пришел на наш ялбот и сообщил это, прибавляя, что Класу уже немного остается жить. Тогда заговорил Виллем Баренц и сказал: я думаю, что я его переживу не надолго. Мы вовсе не полагали, что Баренц так серьезно болен, потому что болтали с ним о разных разностях; он рассматривал карту нашего плавания, которую я составил, и у нас при этом был даже небольшой спор. Наконец, он отложил карту в сторону и сказал мне: Геррит, дай мне пить. Едва он успел напиться, как им овладела такая слабость, что глаза стали закатываться, и он внезапно скончался; мы даже не успели позвать начальника другой лодки, чтобы с ним поговорить. И так он умер раньше Класа Андриссона, который вскоре после него скончался. Смерть Баренца поставила нас в немалое затруднение, так как он, собственно, был нашим начальником и единственным нашим путеводителем“.

2-го августа голландцы, руководимые Хемскером, по пути, предначертанному Баренцом, достигли мыса Утешение (76° 30′ с. ш.), а 3 числа мыса Нассау. Чтобы пройти 111 километров до Крестового мыса, они употребили 25 дней. 30 июля они вышли с Крестового острова, 31-го прошли Сухой Нос, а 1 августа укрылись от льдов в обширном заливе под 73°10′ с. ш., где и простояли 4 дня. Предполагаемый залив, судя по географическому положению и протяжению, был не что иное как Маточкин Шар, тот узкий извилистый пролив, который разделяет Новую Землю на две части и ведет из океана в Карское море. Ни при первом своем посещении,

[1]) Около $7^1/_2$ час. утра.

[2]) Один из матросов, который, как и Баренц, давно уже был болен.

ни при втором голландские исследователи не узнали, что это—пролив и остались в неведении того, что Новая Земля двойной остров.

Непрерывно теснимые льдами, они 7 августа дошли до Строгановской бухты. Здесь они встретили две лодки русских промышленников, которые приветливо приняли несчастных моряков и отнеслись с живым участием к их неудачам. Тем



Неожиданная встреча голландцев с русскими.

не менее голландцы продолжали путь в своих открытых лодках и 12 сентября благополучно достигли Колы, где местные жители приняли их весьма гостеприимно. Здесь, к своей величайшей радости, путешественники застали корабль Яна Риипа, с которым расстались годом ранее около Медвежьего острова. То было странное и счастливое совпадение! Корабль Яна Риипа, после разлуки с Баренцом, сделав безуспешную попытку пробраться в северном направлении, той же осенью

вернулся в Голландию. Потом он отправился в Россию с коммерческим грузом и теперь на обратном пути остановился в Коле.

8 ноября те, которых считали уже давно погибшими, вышли в Амстердаме на берег, одетые в свои медвежьи шкуры, при радостных криках собравшегося народа. Из 17 человек, покинувших Голландию 20 мая 1596, вернулись целыми и невредимыми на родину 8 ноября 1597 г.— 12 человек.

Экспедиция 1596—97 г. составляет, можно сказать, эру в истории арктических плаваний; результаты ее необычайно велики, хотя и не те, каких ожидали голландцы. Зимовка Баренца была первой зимовкой европейцев в такой большой широте (76°), впервые были сделаны здесь наблюдения над зимней природой дальнего севера, были открыты острова Медвежий и Шпицберген[1]). Голландцы убедились в чрезвычайной трудности, почти невозможности, открытия и пользования Северо-восточным проходом, да теперь этот путь стал им уже ненужен: в год возвращения спутников Баренца с зимовки на Новой Земле (1597) вернулся и Корнелий Хутман с первым голландским морским отрядом из Ост-Индии, обогнув мыс Доброй Надежды. Его пример вызвал подражание, и этим путем начались постоянные плавания в Индию, где голландцы вскоре сумели утвердить свое могущество.

III.

Голландские, датские и английские экспедиции XVII века.

В 1602 г. была основана „Нидерландо-Остъиндская компания“, и так как она получила монополию на пользование путем вокруг мыса Доброй Надежды, то, естественно, нашлись люди, которые пожелали вновь приняться за отыскание бо-

---

[1]) Честь открытия Шпицбергена, по справедливости, должна принадлежать русским: еще до основания Соловецкого монастыря в 1435 г. предки вологодского крестьянина, Антона Тимофеевича Старостина († 26 мая 1875 г.), происходившие из новогородских выходцев, имели на западном берегу Груманта (Шпицбергена) избы в гавани, называемой „Старостинской“ (переименованной иностранцами в Кломбай).

лее короткого пути из Голландии в Индию, т.-е. Северо-восточного прохода. Компания предусмотрела угрожавшую ей опасность конкуренции и сама приняла участие в разрешении этого вопроса, в уверенности, что, в случае открытия ею нового пути, она получит монополию и на северный путь точно так же, как ей это удалось относительно южного.

Не прекратили посылки экспедиций, правда, довольно редких, также англичане и датчане. Ближайшей по времени к последней экспедиции Баренца является поездка англичанина Генри Гудзона (Henry Hudson), относящаяся уже к началу XVII столетия. Состоя на службе у „Moscovy Company", он, по поручению этой компании, в 1607 г. искал дорогу в Индию через полюс вдоль восточных берегов Гренландии, а в следующем году между Шпицбергеном и Новой Землей. Гудзон вышел в море 11 мая из Гревезанда с 14 человек экипажа и направился к Новой Земле, куда прибыл 5 июля и высаживался в Кармакульском заливе. Льды и туманы помешали ему обойти остров с севера или юга, и он вернулся обратно. Таким образом знаменитый, увенчанный лаврами, мореплаватель, завоевавший себе одно из самых почетных мест в истории географических открытий при отыскании Северо-западного прохода, в деле открытия Северо-восточного прохода не сделал ничего: он не мог проникнуть даже так далеко, как его предшественники на этом поприще.

5 мая 1609 г. Мельхиор ван-Керкговен, по поручению Исаака ле-Мэр, отправился было в Северный Ледовитый океан на восток, но вернулся с пролива у Вайгача (вероятно, Югорский Шар), потому что нашел его закрытым льдами.

В 1610 г. Гелисарий Рослин, врач в Буксвейлере, доказывал, что неудача всех до тех пор предпринимавшихся экспедиций, происходила от неправильности избранных ими направлений. Вследствие этого два голландца: Эрнст ван-де-Валь и Петр Эрц де-Ионге успели убедить в 1611 г. Амстердамское адмиралтейство вновь снарядить два корабля — *„де-Фос"* и *„де-Краэн"* под командою Яна Корнелия Мая. Но вместо того, чтобы итти на крайний север, они попали на Новую Землю, подошли к Костину Шару, но не могли проникнуть в Карское море и отправились для починки на

остров Кильдин. После этого они попали на зимовку в Америку, где Петр Эрц де-Йонге был убит местными жителями; Май же в начале 1612 г. вернулся опять к Новой Земле, вдоль которой он поднялся до 77° 45′ с. ш., но столь же безуспешно, как и в предыдущем году. Он пришел к убеждению, что дело неисполнимо, и в середине сентября вернулся в Голландию.

В том же 1611 г. Уильям Гурдон, носивший титул „Apointed chief pilote for discoverie to Ob“ (Особо назначенный главный лоцман для открытий на Оби) по поручению „Moscovy Company“, привез груз товара в Пустозерск и оттуда отправился на Новую Землю. В устьи Печоры он встретил несколько судов русских промышленников, намеревавшихся плыть в Мангазею, к востоку от Оби. От них Гурдон узнал, что товары в Карскую губу идут морским путем, откуда направляются частью сухим путем, а частью по двум рекам и озеру и затем доставляются на р. Обь, но что на Обь можно пройти и морем через Маточкин Шар. Эти же промышленники говорили, что от Вайгача до устья Оби проехать очень легко. Гурдон ограничился одними расспросами, не сделав ничего для решения возложенной на него задачи. Может быть ему помешали проникнуть в Карское море льды?

В 1612 г. китолов Ян ван-Горн пытался подобно Баренцу объехать с севера Новую Землю, намереваясь проникнуть на восток; вдоль ее западных берегов он поднялся до 77° с. ш., но здесь встретил лед и принужден был вернуться.

Спустя 13 лет голландцы вновь снарядили экспедицию на восток Сев. Ледов. океана, под начальством Корнелия Босмана на судне «*Де-Кат*», в 180 тонн, с экипажем в 24 человека. Ввиду возможности зимовки, провианта было взято на $2^1/_2$ г. Босман благополучно прошел через Югорский Шар, но в Карском море встретил столько льда, что принужден был стать на якорь в этом проливе; он решил подождать более благоприятного времени, но в конце концов бури и льды заставили его вернуться в Голландию.

В 1653 г. была отправлена „Датской Северной Компанией“ на северо-восток экспедиция, описанная врачом этой экспедиции де Ла-Мартиньером в книге под заглавием „Voyage

des Pais Septentrionaux... Paris 1671"[1]). Книга де Ла-Мартиньера пользовалась в свое время большим успехом, что доказывается обилием ее изданий на французском языке и многочисленными переводами на языки почти всех западно-европейских народов. Причиной этого были легкий слог автора, в противоположность сухому слогу корабельных журналов, и масса описанных приключений, стран, народов и т. п. Ее цитировали и на нее ссылались многие писатели и ученые. Со временем книгу постигла странная судьба: одни ее забыли, а другие стали выдавать все в ней написанное за ложь и выдумки. Объясняется это отчасти тем, что автору недоставало специальных научных знаний, — отсюда передача за достоверное некоторых суеверий, настойчивое уверение читателя, что Северо-восточного прохода не существует, и некоторые другие погрешности географического характера, — а главное, порчей текста и вставками издателей и переводчиков, стремившихся сделать книгу еще более интересной и ходкой Де Ла-Мартиньер вышел из Копенгагена в начале марта 1653 г., обогнул Скандинавский полуостров и направился к устью р. Печоры в г. Пустозерск, а отсюда сухим путем на Обь к Папингороду (по всей вероятности Ляпин-городу, ныне селение Ляпино). Таким образом де Ла-Мартиньер первый из западно-европейцев прошел с Печоры на Обь и первый ее описал. Из Пустозерска экспедиция поплыла к Новой Земле, оттуда к Шпицбергену, Гренландии, Исландии, и, наконец, благополучно вернулась в Копенгаген.

России она принесла некоторую пользу. Известно, что наши соседи — Польша, Ливонский Орден и Швеция — делали все возможное, чтобы воспрепятствовать России завязать

---

[1]) Датчане давно уже интересовались севером, так, напр., сохранилось известие, что датский король Христиан II отправил в 1476 г. для исследования северных морей польского штурмана Яна из Кольно (Jan z Kolna). Тот побывал в Исландии, Гренландии, на севере Лабрадора и открыл, по одним источникам, пролив Anjan (между Америкой и Азией?), а по другим, пролив Anjun в Гренландии. Таким образом, Ян из Кольно признавался некоторыми предшественником Колумба, Кортереаля, Дежнева и др. Сведения об этом путешествии разбросаны по разным сочинениям и представляются крайне неопределенными, чтобы не сказать больше.

правильные обширные сношения с Зап. Европой и получать оттуда все нужное. Дания этой политике не следовала. После экспедиции, описанной де Ла-Мартиньером, начали завязываться более или менее прочные торговые сношения, начался приезд датчан в Россию, так как де Ла-Мартиньер доказал на собственном примере возможность, выгодность и безопасность торговли с Россией. Вскоре даже в России был учрежден официальный торговый комиссариат датского короля. Делу отыскания морского Северо-восточного прохода де Ла-Мартиньер сильно повредил: в конце своего труда он, желая исправить карту полярных стран и не будучи к этому надлежаще подготовлен, поместил такую карту, которая напоминает собой карты европейских космографов до 2-й половины XV века, где Гренландия показана соединенной со Скандинавией и тому подобные несообразности. Карте этой впоследствии в старинных трактатах об арктических странах придавали очень большое значение.

В 1664 г. голландский китолов Виллем де Фламинг (W. de Vlaming) обогнул северную оконечность Новой Земли и посетил место зимовки Баренца, откуда поплыл на юго-восток. Встретившиеся льды заставили его повернуть назад, при этом нескольким матросам показалось, что виднеется земля на востоке. Впоследствии эта предполагаемая земля изображалась на картах в виде большого острова в северной части Карского моря и была названа „Землей Иельмерта“ (Ielmert-land)[1]). Созвучие имен Иельмерт и Ялмал и сомнение в существовании острова Иельмерта послужило поводом к отожествлению его с полуостровом Ялмалом, отделяющим Обскую губу от Карского моря. Тот же Фламинг утверждает, что в 1668 г. ему удалось открыть новый остров, окружностью от 3 до 4 миль, отстоящий на 25 миль по направлению к ССВ от о-ва Колгуева. Этот остров был подробно им описан и назван в честь Витсена [2]), но до сих пор не разыскан. В одно из своих посещений Новой Земли Фламинг открыл Маточкин Шар, до тех пор неизвестный голландцам.

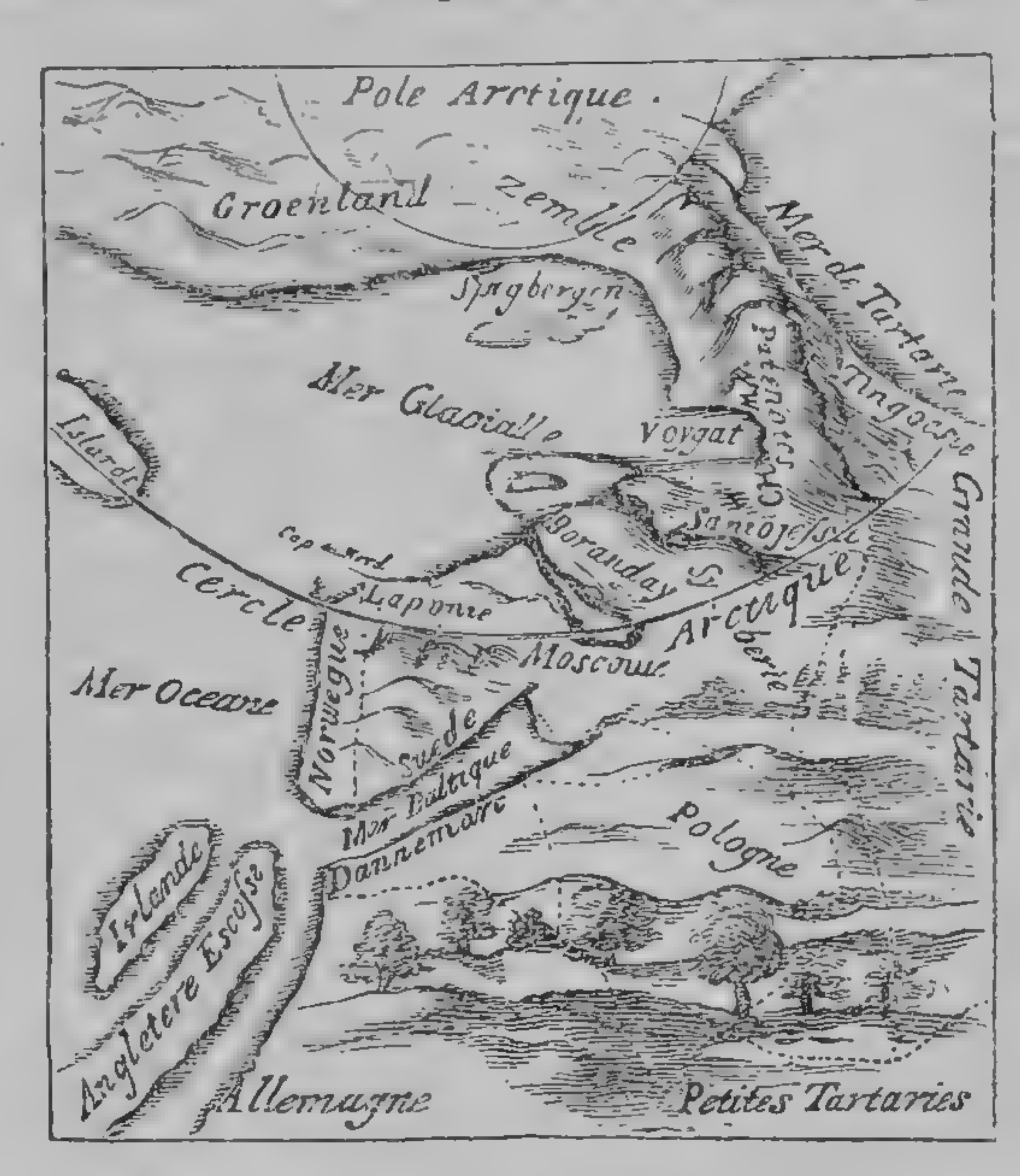
---

[1]) По имени боцмана судна.

[2]) Н. Витсен, историограф XVII в., амстердамский бургомистр.

В 1666 г. несколько судов вышло из Голландии на северо-восток. Между судохозяевами были евреи и потому мореплавателей снабдили письмами на еврейском языке „на случай отыскания одного из 10 потерянных колен Израиля“. Никаких сведений о результатах этой поездки до нас не дошло.

В 1675 г. голландский китолов Снобергер посетил Новую Землю, где под 72° 30′ с. ш. нашел руду, в которой предполагал содержание драгоценных металлов: серебра, золота и др. При исследовании на родине привезенной руды оказалось, что она никаких драгоценных металлов не содержит.



Карта де Ла-Мартиньера.

Приблизительно в это же время (год точно неизвестен), шкипер Корнелий Роуль поднялся к северу вдоль берегов Новой Земли и далее до 84° 30′ с. ш., где открыл землю, изрезанную фиордами, и исследовал ее на протяжении 10 миль. Вдали виднелось большое открытое море. С высокой горы около пролива, по которому Роуль плыл на лодке, он увидел, что можно бы проникнуть к северу еще на несколько десятков миль. Там он нашел массу птиц, которые были чрезвычайно смелы. Исправив показанную Роулем широту, можно предположить, что он открыл Землю Франца-Иосифа и по побережью последней проник весьма далеко на север.

Около этого времени в Англии опять принялись за отыскание Северо-восточного прохода; после того как все попытки к открытию Северо-западного прохода остались без

успеха, известие об открытом полярном море без льда, о довольно успешных плаваниях голландцев на дальние расстояния по ту сторону Новой Земли и собственное твердое убеждение, выработанное самостоятельным размышлением, побудили энергичного и опытного капитана королевского флота, Джона Вуда, всею душою заняться этим делом. В 1676 он вручил королю Карлу II и его брату герцогу Иоркскому (впоследствии Яков II), в высшей степени содействовавшему процветанию английского мореходства, свою записку, в которой излагал проект отыскания Северо-восточного прохода, подкрепляя свои соображения фактическими доводами. Между прочим, он основывал свой проект на следующих доводах: во-первых, опытные голландские моряки Рийп и Баренц постоянно уверяли, что если держаться от Нордкапа на северо-восток, на равном расстоянии между Шпицбергеном и Новой Землей, то всегда можно плыть, не встречая льдов. Это предположение было основано на том мнении моряков, что лед образуется только около берегов. Во-вторых, Генри Гамель в своем описании времени, проведенного им в Корейском плену, рассказывает, что в Татарском море киты попадаются с европейскими гарпунами. Далее, он основывается на нелепых показаниях различных голландских китоловов о достигнутых ими больших широтах. Наконец, Вуд приводит аргументы и такого рода, как, напр., что подобное плавание должно быть непременно предпринято для чести корабля, для пользы отечества и чтобы его лично избавить от безделия, которое он ненавидит. Все эти доводы казались тогдашнему секретарю адмиралтейства, Самуилу Пепису, безусловно неопровержимыми, и Вуд имел удовольствие видеть, что проект его был принят, и было приказано его исполнить. Король назначил в распоряжение Вуда фрегат „*Спидвель* (*Speedwell*)“ (Преуспевающий), а герцог Иоркский, вместе с другими английскими лордами, купили большое судно „*Просперус* (*Prosperous*)“ (Удачливый) и отдали в распоряжение экспедиции, так как „все подобные путешествия подвержены случайностям и несчастиям“. Оба корабля были снабжены всем необходимым на 16 месяцев. 16 мая 1676 г. они вышли из Темзы,— „Спидвель“ под

командой Джона Вуда, а „Просперус" под командой Вильяма Фловза (W. Flawes)[1]). 19 июня суда обогнули Нордкап и взяли курс на северо-восток. 22 июня под 75° 35′ с. ш. и 39° 48′ в. д. от Гринвича показалась сплошная масса льда, простирающаяся от запада-северо-запада на восток-юго-восток. Четыре дня они плыли по краю этого льда в восточном направлении, исследовали каждую прогалину и наконец, убедились, что находятся пред сплошным, непрерывным, непроницаемым ледяным валом необозримого размера. 29 вечером на горизонте показался высокий, покрытый снегом, берег Новой Земли, а на другой день оказалось, что ледяной вал непосредственно прилегает к острову. В ожидании изменения положения льда, суда стали лавировать, чтобы удержать свое место. При этом „Спидвель" в 11 час. вечера 29 июня попал на риф и потерпел крушение. Вуд с командою спасся на лодках, высадившись на берег, но положение их было безнадежно. „Просперуса" было не видно, и они опасались, что последний или также погиб, или при туманной погоде ему невозможно будет их найти. Маленькая шлюпка, едва поднимавшая 20 человек, ни в каком случае не могла принять 70 человек, потерпевших крушение. Так прошли 10 дней в мучительной неизвестности. Наконец, 8 июля, на горизонте показался „Просперус". Заметив сигнал опасности Вуда, Фловз пришел на помощь, принял всех к себе на борт и благополучно возвратился в Англию 24 августа.

Печальный исход этого предприятия был причиною того, что Вуд из ревностного защитника возможности Северо-восточного прохода сделался его непримиримым противником. Он уверял, что Шпицберген и Новая Земля — один неразрывный материк, что омывающее их море покрыто вечным льдом, что все рассказы голландцев и англичан о морях без льда на крайнем севере — бессовестная ложь.

Тем не менее вера в существование полярного моря, иногда удобопроходимого, не пропала. Поборниками последней идеи были впоследствии М. В. Ломоносов, Д. Барингтон, Ф. фон-Врангель, А. Петерманн, С. О. Макаров и др.

---

[1]) Некоторые произносят и пишут по-русски Флоуэс

Неудача Вуда остановила всякие дальнейшие предприятия, и прошло почти двести лет до отправления новой западно-европейской экспедиции с целью открытия Северо-восточного прохода.

IV.

Русские плавания XVI, XVII и XVIII веков и Великая Северная Экспедиция.

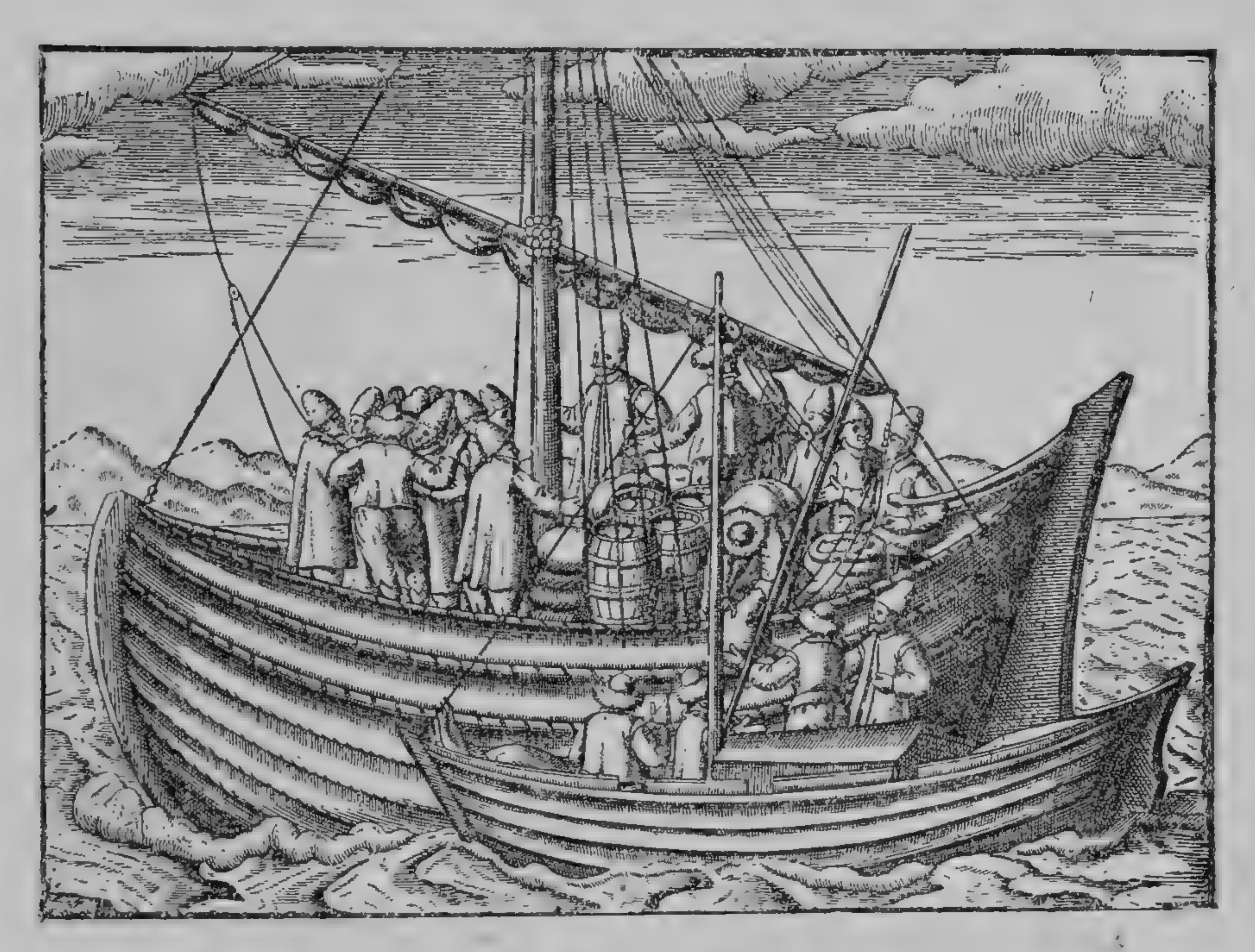
Мы уже указывали на то, что мореходство русских в Северном Ледовитом океане началось очень рано и в XVI и первой половине XVII столетия находилось в цветущем состоянии, о чем свидетельствуют моряки-иностранцы, плававшие здесь в то время. Теперь бросим взгляд на то, что представляло из себя Русское Поморье.

Писцовые книги дьяка Василия (1608—1609) перечисляют по западному и восточному Мурманскому берегу длинный ряд становищ и поселений, от которых кое-где и теперь сохранились фундаменты домов, амбаров и пр. Город Кола был построен еще в X в., с целью развития здесь морских промыслов, а Печенгский монастырь в XVI веке вел обширную торговлю: в нем строились морские суда, которые плавали в Данию и другие европейские страны. Монастырь этот был сожжен шведами в 1591 г.

При рассматривании карты устья Енисея в атласе С.-Петербургской Академии Наук 1745 года, можно видеть, как густо они были заселены и как далеко на север тянулись эти поселения. По этому поводу Норденшельд говорит: „Трудно объяснить себе выбор подобных мест для постоянного пребывания, особенно в Сибири, столь богатой хорошими местами. Развалины свидетельствуют о том, что здесь когда-то существовали оседлость и достаток. Возможно, что здесь жили покойнее и лучше, нежели может казаться с первого взгляда. Теперь эти места необитаемы“.

Нет ничего удивительного поэтому, что среди густого, предприимчивого населения находились люди и, вероятно, не мало, подобные упоминавшемуся уже выше Старостину (см. примеч. на стр. 38) или Павлу Нишецу, о котором мы сейчас скажем несколько слов.

Сохранилось письмо датского короля Фридриха II от 11 марта 1576 г. [1]) к некоему Людвику Мунку в Вардё: в этом письме Мунку дается приказ войти в сношение с русским кормщиком Павлом Нишецом (вероятно Никитичем), живущим в Коле и ежегодно около Варфоломеева дня (11 июня)



Древне-русская ладья по Г. де-Веру.

плавающим в Grönlandt [2]), так как он предлагал тронгеймским бюргерам сообщить данные об этой земле и провести туда их суда.

По словам двинского летописца, до которого, очевидно, доходили предания, древние двиняне, будучи прекрасными

---

[1]) Оригинал хранится в Cancellie Register, напечатан в 1845 г. в сборнике „Grölands historiske Mindesmaerker“ B. III, S. 635, переведен на русский язык и напечатан А. М. Филипповым в „Литературном Вестнике“, 1901 г., т. I, кн. IV стр. 441.

[2]) Grönlandt—русский Грумант или Шпицберген.

моряками, совершали свои плавания от Груманта до Колгуева и до Новой Земли и Обской губы. В Тазовской губе русскими был основан значительный для того времени торговый город Мангазея. Пинежане и мезенцы, занимавшиеся, главным образом, торговлей в Мангазее, шли обыкновенно через Югорский Шар и по южной части Карского моря до устья реки Морды (старинная Мутная), текущей по Ялмалу; вверх по реке тянули суда бечевой, переводили их через два озера, тянули волоком через водораздел на расстоянии около полутора километров до озера Зеленого, из которого вытекает река того же имени, впадающая в Обскую губу, от устья реки Зеленой делали перевал прямо в Тазовскую губу. Иногда огибали Ялмал „Нярзомским морем“, но эти плавания были затруднительны по причине множества льдов.

Несмотря на свою предприимчивость и обширные познания в географии родного края (см. старинную русскую карту Северного побережья России, изданную в Голландии в начале XVII в.), русские северяне того времени все-таки были люди малокультурные, не имели никаких связей с цивилизованным миром и никому не сообщали о своих открытиях, почему никто и не мог передать потомкам рассказы об их подвигах в борьбе со льдами, туманами и бурями их родного Студеного моря. Поэтому, к нашему великому сожалению, о большей части древне-русских морских путешествий почти ничего неизвестно, а то, что о некоторых из них сохранились кое-какие сведения, является делом счастливого случая или встречи с иностранцами.

В конце XVII века русские стали реже ездить на Новую Землю, Шпицберген и др. места, а их торговые поездки на восток прекратились еще ранее. Очевидно, с покорением Сибири стали предпочитать переезд сухим путем, через Урал, опасному плаванию по Карскому морю. Возможно, что само правительство способствовало прекращению мореходства по этому морю, посылая на летовья стражу на Матвеев остров и на Югорский Шар с целью сбора пошлин с промышленников и торговцев в пользу казны; этот сбор сопровождался такими притеснениями и лихоимством, что отбил охоту у самых предприимчивых звероловов и купцов отправляться на Обь для промысла, сопряженного, кроме того, с лишениями и опасностями.

Из русских поездок того времени, т.-е. конца XVII века, в иностранных источниках[1]) сохранился только рассказ о несчастливой поездке по Карскому морю промышленника Родиона Иванова, служившего на русском судне, снаряженном для плавания на Вайгач и Новую Землю, с целью боя тюленей. 11 сентября 1690 г. два русских судна потерпели крушение в южной части Карского моря у острова Шарановы Кошки; на одном из судов был Р. Иванов. Потерпевшие крушение промышленники в числе 15 человек остались зимовать на острове, терпя голод и всевозможные лишения; одиннадцать человек из них погибли от цынги, оставшихся в живых ограбили весной самоеды, и лишь по счастливой случайности они спаслись, найденные и принятые русскими промышленниками в следующем году.

Начало исследования С. Ледовитого океана в пределах Восточной Сибири положили вышедшие на Лену, а затем на морской простор казаки, за которыми потянулись в неведомый, по слухам, богатый пушной „рухлядью" край люди купеческого и служивого сословия. Некоторое, правда, короткое время Сибирский океан являлся не только путем, по которому шли казаки-завоеватели, но и дорогой для торговых сношений с северо-востоком. Уже в 1610 году, не довольствуясь захватываемыми землями на востоке, кучка казаков спустилась по Енисею к Ледовитому океану и, встретив свободную от льда воду, проехала к востоку до устья Пьясины.

В 1637 г. 10 казаков и 40 охотников, под начальством Елисея Бузы, спустились по Лене и прошли океаном до устья реки Оленека; перезимовавши здесь, они вернулись на Лену сухим путем, затем снова вышли в океан и, плывя на восток. через несколько дней счастливого плавания путешественники достигли устья Яны,— иными словами говоря, сделалась известной часть побережья на протяжении почти тысячи километров.

В 1640 г. (по некоторым источникам в 1639 г.) казак Иван Постников при своих сухопутных поездках на восток для обложения ясаком туземцев встретил р. Индигирку и спустился по ней до устья.

[1]) N. Vitsen. Noord en Oost Tartary. Amsterdam. 1662.

В 1644 г. другой казак, по имени Михаил Стадухин, отправленный в 1641 г. на восток для сбора ясака, открыл р. Колыму, спустился по ней и при устьи основал городок (впоследствии Нижне-Колымск), откуда в непродолжительном времени русское влияние распространилось далее на восток. Здесь же от туземного населения Стадухин узнал, что в Ледовитом море недалеко от берега против устья реки Чукочьей, западнее Колымы, лежит большой остров (Медвежьи о-ва), а на восток от Колымы находится большая река (Анадырь), до которой можно добраться вдоль берега. Об этом Стадухин сообщил в Якутске. С этих пор начинается целый ряд поездок из сибирских рек к северу для отыскания островов, богатых лесом, пушными зверями, моржовыми клыками и пр.

Первое плавание на восток для отыскания большой реки предпринял в 1646 г. Исай Игнатьев, который в сопровождении нескольких охотников спустился по Колыме в океан. Там он встретил льды, но вдоль берегов был свободный от них канал, и Игнатьев проплыл до какого-то залива, собрал дань с чукчей и благополучно вернулся в Колыму.

Вторичная попытка отыскать Анадырь была предпринята из устья Колымы в 1647 г. якутским казаком, устюжанином Семеном Ивановым Дежневым, и приказчиком московского гостя Алексея Усова, холмогорцем Федотом Алексеевым. Правительственный приказчик, боярский сын Вас. Власьев, снабдил Семена Дежнева „наказною памятью“, т.-е. инструкцией. На четырех кочах [1]) отправились они в путь на восток от устья Колымы, но все их усилия пройти на восток оказались напрасными, так как встреченные ими вскоре в море непроходимые скопления льдов заставили их возвратиться безрезультатно. Однако неудача не смутила охочих людей, собравшихся для поисков реки Анадыря, а, пожалуй, только раззадорила. В следующем 1648 году промышленниками снаряжены были 7 кочей, по 30 человек на каждой, для отыскания Анадыря. 1-го июля отплыли из устья Колымы по морю на восток все семь кочей, составив одну экспедицию.

---

[1]) Широкие, плоскодонные бескилевые суда длиною метров в 25. Обыкновенно они перемещались веслами, только при попутном ветре ставили парус.

О четырех кочах не сохранилось никаких известий, вероятно, они скоро вернулись, а не погибли, как полагают некоторые исследователи. Три коча под начальством Семена Дежнева, казака Герасима Анкудинова и приказчика Федота Алексеева, обогнули мыс Шелагский, который назвали Святым Носом. Здесь разбился коч Анкудинова, который со своими товарищами перешел на суда Дежнева и Алексеева. По пути,



Мыс Дежнев.

когда они 1-го октября приставали к берегу, пришлось вступить в бой с чукчами, не позволявшими им высаживаться, и тогда „торгового человека Федота Алексеева Чухочьи люди на драке ранили". После этого Дежнев со спутниками дошел до крайней оконечности Чукотской земли, о которой он говорит в своем донесении: „...А с Колымы реки итти морем на Анадыр реку есть нос, вышел в море далеко..., а против того носу есть два острова[1]), а на тех островах

[1]) Диомида или Гвоздева.

живут Чухчы[1])... а лежит тот нос промеж сивер на полуношник[2]), а с Рускую сторону[3]) носа признака: вышла речка[4]), становье тут у Чухочь делано... и нос поворотит, кругом к Онандыре реке подлегло[5]), а доброю побегу от носа до Онандыри реки трои суток, а боле нет...". Обогнув восточную оконечность Азии — Чукотский Нос, Дежнев вошел в северную часть Тихого океана, проплыв таким образом все протяжение пролива, отделяющее Азию от Америки, и поплыл вдоль берега Азии на юго-запад. В это время счастье изменило путникам, настала дурная погода, поднялась буря „и того Федота со мною Семейкою на море разнесло без вести и носило меня Семейку по морю после Покрова Богородицы[6]) всюду неволею и выбросило на берег в передней конец[7]) за Анадыр реку". Итак, два последних коча были бурей разлучены, и Семен Дежнев с 24 спутниками очутился южнее устья Анадыр, вероятно, около Олюторской губы. Отсюда они двинулись „все в гору, сами пути себе не знаем, голодны и холодны, наги и босы, а шел я бедный Семейка с товарыщи до Анадыры реки ровно десять недель, и попали на Анадыр реку внизу близко моря..." Дорогою погибло 13 человек, остальные перезимовали здесь в землянках. Летом 1649 г. построили два коча, поднялись вверх по реке и, найдя удобное место, построили зимовье, названное впоследствии Анадырским острогом или просто Анадырском, в котором провели еще одну зиму. Между тем несколько других казаков под предводительством Семена Моторы и Михаила Стадухина пробрались сухим путем с Колымы на Анадыр и 5 мая 1650 г. они встретились с Дежневым. Он был чрезвычайно обрадован этой встречей и решил соеди-

[1]) Эскимосы.

[2]) Т.-е. между севером и северо-востоком.

[3]) Русская сторона — запад.

[4]) В 1912 г. в 15 милях к западу от м. Дежнева открыта довольно большая река.

[5]) На пути с Колымы на Анадыр у мыса Дежнева приходится резко менять курс с юго-востока на юго-запад.

[6]) 11 октября.

[7]) К югу.

ниться с Моторой, а Стадухина в союз не принимать за его грабительские наклонности. Дежнев с Моторой повернули на Колыму сухим путем. По дороге случалось иметь стычки с туземцами из-за ясака; в одной из таких схваток был убит Мотора, и Дежнев остался совершенно один, не зная намеченной дороги. Он все-таки решил держаться направления на юг и, благодаря этому, добрался до Камчатки. Здесь от туземцев он узнал, что Федот Алексеев и Герасим Анкудинов, разлученные с ним бурей, были занесены на Камчатку, где и погибли со всеми своими спутниками отчасти от цынги, а отчасти были перебиты коряками. Наконец, после долгого и трудного странствования, Семен Дежнев благополучно добрался до Якутска в 1656 г. Дежнев, конечно, не понимал всего величия географического открытия, которое он совершил, однако он счел своим долгом представить якутскому воеводе отписку, т.-е. донесение о своих странствиях. Но воевода не нашел в них ничего особенного, путешествие Дежнева он счел самым обычным делом, не заслуживающим сообщения о нем высшему начальству в Москву, и сдал в архив.

Обычно утверждают, что только после вторичного открытия в 1728 г. пролива Берингом, академик Герард Фридрих Миллер в 1736 г. нашел „отписку“ Дежнева в якутском архиве, извлек ее оттуда, отправил в С.-Петербург и опубликовал. Таким образом плавание Дежнева было почти никому неизвестным и осталось совершенно безрезультатным как для современников, так и для потомков. На самом деле это совершенно неверно. Л. С. Берг в своей работе „Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука“ [1]) приводит много убедительных доказательств тому, что о подвигах Дежнева знали уже в XVII в. в Сибири, Европейской России и Западной Европе. Так, в этом можно убедиться из рассмотрения карт: 1) Чертеж Сибирской земли 1667 г. [2]). 2) Тот же чертеж

[1]) См. Записки по Гидрографии 1920, т. II (XLIII) вып. 2, гл. IV—сведения XVII в. о северо-востоке Азии, стр. 101-110.

[2]) По указу царя Алексея Михайловича и по распоряжению тобольского воеводы Петра Годунова эта карта составлена и отпечатана в Тобольске.

в исправленном виде 1672 г. 3) Голландская карта Н. Витсена [1]) 1687 г., озаглавленная „Nieuwe Lantkaarte van het Noorder en Ooster deel van Asiaen Europa...“ 4) Карта Страленберга [2]), 1730 г. носящая название „Nova Descriptio Geographica Tattariae Magnae... una cum Delineatio totius Imperii Russici imprimis Sibiriae accurate ostensa“.

В первой из них морской путь из устья Лены в устье Амура изображен совершенно свободным, во второй—имеется в списке приложенной к карте (а не на самой карте) упоминание о „Необходимом Носе“, в третьей карте, голландской, этот „Необходимый Нос“ впервые нанесен на месте нынешнего мыса Дежнева. На карте Страленберга против устья Индигирки помещена надпись: „отсюда русские, пересекая море, загроможденное льдом, который северным ветром пригоняет к берегу, а южным отгоняет обратно, достигли с громадным трудом и опасностью для жизни области Камчатки“.

То же подтверждают, кроме карт, и литературные памятники того времени: 1) В „Historia de Sibiria“ Юрия Крижанича [3]) 1680 г. говорится, что „сомнение это (соединяется ли Северный Ледовитый океан с Великим) в самое последнее время было разрешено воинами Ленской и Нерчинской области... (они) утверждают... что сказанные моря ничем друг от друга не отделены“. 2) Крашенинников [4]) в своем „Описании земли

---

[1]) Н. Витсен, амстердамский бургомистр и ученый историограф XVII в., был в России, собрал много сведений и написал большой труд под заглавием Noord en Oost Tartarye, вышедший в 1692 г.; предварительно он выпустил карту в 1687 г.

[2]) Страленберг был шведский офицер Филипп Табберд, взятый в плен под Полтавой и сосланный в Сибирь, где он пробыл 13 лет (1709—1722). Вернувшись на родину, он издал труд „О севере и востоке Европы и Азии“, в качестве приложения к которому и была помещена упоминаемая нами карта.

[3]) Юрий Крижанич, родом хорват, католический священник, был сослан в 1661 г. в Сибирь, а в 1676 г. был помилован. В 1680 г. он написал интересную записку о Сибири под заглавием „Historia de Sibiria“.

[4]) Крашенинников, Степ. Петр., натуралист, в 1733 г. был прикомандирован к академикам Гмелину и Миллеру, а в 1736 г. отделился от них для обозрения Камчатки и Курильских островов с адъюнктом Штеллером. В 1755 г. выпустил 2 тома своего „Описание земли Камчатки“.

Камчатки“ 1755 г. свидетельствует, что на Камчатке сохранилось предание о плавании Дежнева и пребывании его спутников Федота Алексеева и Герасима Анкудинова. 3) Наконец, сам Беринг совершенно определенно писал из Енисейска летом 1725 г.: „Ежели б определено было идти с устья Колымы до Анадыра, где пройти всемерно возможно, о чем новые Азийские карты свидетельствуют, и жители сказывают, что прежь сего сим путем хаживали, то могло б быть исполнено желаемое (т.-е. разрешение вопроса о том, соединяется ли Азия с Америкой) с меньшим коштом“.

Можно было бы привести и еще доказательств этого рода, но и перечисленных достаточно, чтобы убедиться в неверности распространенного мнения, будто только Миллер открыл Дежнева и его подвиг.

Одновременно с Дежневым, ничего не зная о его плаваниях, предпринял поиски большой реки на востоке и островов на севере и Михаил Стадухин. В 1647 г. он из Якутска пустился вниз по Лене и, проведя на ней зиму, проехал на санях к Индигирке. Там он построил два судна и прошел на них морем из Индигирки в Колыму. В 1649 г. он снова вышел в море Колымою и, плывя вдоль берега на восток, в семь дней достиг Чукотского Носа(?), но далее был задержан льдами и вынужден вернуться в Якутск.

В том же 1649 г. послан был на реку Колыму служилый человек Якутского острога Тимофей Булгаков, который, выйдя из устья Лены и дойдя до реки Омолоя, принужден был льдинами и противными ветрами стоять в дельте четыре недели. Отправившись дальше, он все-таки не смог дойти до реки Колымы и, повернув назад к устью реки Лены, встретил восемь галиотов „с царскими слугами, спекулянтами и купцами“, которые выжидали благоприятного ветра. Дождавшись южного ветра, который разогнал лед, они пустились все вместе в море и, обогнув Святой Нос, встретили в море еще четыре кочи, идущие с Колымы. Хотя плавание Булгакова с его спутниками было в дальнейшем неудачно, но самый факт того оживленного по тем временам движения здесь, показывает, какое значение имело для русских Сибирское море в XVII веке. Вскоре, однако, наступает перерыв в плаваниях

здесь вплоть до снаряжения Великой Северной Экспедиции.

Более определенные известия об островах на севере были получены только в начале XVIII века, но не об одном, а о нескольких различных, окаймляющих, будто бы, северное побережье Сибири, в особенности против Святого Носа и устьев реки Колымы. Вследствие полученного в этом смысле донесения от казацкого старшины Пермякова, якутский воевода Трауернихт снарядил две экспедиции: одну к Колыме, а другую к Яне. Последняя выступила под начальством казака Вагина осенью 1711 г. к Устьянску, а в марте 1712 г. она пошла, в сопровождении Пермякова, на нартах через Святой Нос к северу. Дошли, действительно, до какого-то безлесного острова такой величины, что для того чтобы окружить его, потребовалось от 9—12 дней езды (без сомнения первый из Ляховских островов). В виду был еще другой остров, но экспедиция должна была вернуться по недостатку съестных припасов. Пермяков и три его товарища были убиты своими же людьми, не пожелавшими переносить лишения и затруднения дальнейшего путешествия. Колымская же экспедиция не принесла никаких заслуживающих упоминания результатов. Да и вообще нужно сказать, что большая часть открытий, совершенных казаками, людьми без всякого образования, оставалась мало известна и не дала никаких обстоятельных географических сведений.

В XVIII же столетии, со времен Петра Великого, предпринимаются экспедиции уже исключительно с научной целью. Сношения Петра Великого с Витсеном, Лейбницом, выдающимися французскими и других стран географами и моряками не могли не возбудить в нем интереса к разным географическим проблемам и особенно к Северо-восточному проходу. Мы знаем, напр., определенно, что Лейбниц в письме своем к царю из Вены от 26/X 1713 г. рекомендовал в качестве меры для распространения наук в России исследование вопроса—соединяется ли Азия с Америкой. В 1719 г. Петр послал в Камчатку геодезистов Евреинова и Лужина для исследования этого полуострова и соседних с ним островов и для выяснения „сошлась ли Азия с Америкой?“ Геодезисты не успели разрешить этот вопрос, а исследовали только

5 северных Курильских островов, карту которых послали в Петербург в 1722 г.

Петру Великому было также известно, что еще в XVI веке голландцы и англичане искали путь в Индию через Северный Ледовитый океан вдоль берегов Азии. И вот он в 1720 г. снаряжает в Архангельске экспедицию для следования в этом же направлении. Состоялась ли она,— мы не знаем, но самая мысль о ней знаменательна, особенно, если принять во внимание, что она вполне созрела в гениальной голове Петра после неудач в Персии, через которую и Хиву мечтал он проложить путь в Индию.

Неудачи никогда не обескураживали Петра, и в 1725 г. (уступая, сверх того, просьбам французской академии наук) он отправил новую экспедицию под начальством датчанина русской службы Витуса Беринга для разрешения того же вопроса, который был задан геодезистам Евреинову и Лужину в 1719 г. Для Беринга Петр собственноручно написал, за пять недель до своей кончины, инструкцию. Передавая ее генерал-адмиралу Апраксину для вручения по назначению, он сказал следующее: „Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно, и что̀ другие дела предпринять мешали, т.-е. о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию. На сей морской карте проложеной путь, называемый Аниан[1]), назначен не напрасно. В последнем путешествии моем в разговорах слышал я от ученых людей, что такое обретение возможно. Оградя отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государству через искусства и науки.

[1]) Аниански пролив или Anian fretum, по непонятным основаниям рисовался на многих географических картах второй половины XVI, XVII и XVIII веков на месте нынешнего Берингова пролива. Может быть это была старая привычка: до открытия Америки Азия всегда рисовалась обособленной и после открытия Америки Азию продолжали рисовать такой же, а может быть это делалось потому, что существование пролива соответствовало страстному желанию найти северо-восточный и северо-западный проходы.

Названием своим пролив обязан Марко Поло, упоминающему имя какой-то китайской провинции на берегу морского залива; имя этой провинции созвучно с словом Аниан. Гастальди в 1562, по незнакомству с топографией Восточной Азии, этим именем и окрестил на своей карте пролив на месте Берингова пролива

Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских? О сем-то написал инструкцию; распоряжение же сего поручаю, Федор Матвеевич, за болезнию моею, твоему попечению, дабы точно по сим пунктам, до кого сие принадлежит, исполнено было“ [1]).

Так возникла „Первая Камчатская Экспедиция“, в состав которой входили, кроме Беринга: два лейтенанта — Алексей Чириков и Мартин Шпанберг, мичман Чаплин и 23 матроса. Экспедиция выступила из Петербурга 24 января 1725 г. и должна была сухим путем добраться до Охотска, там построить суда и уже на них начать свои работы. Не останавливаясь на трудностях, которые пришлось перенести экспедиции при доставлении в Охотск корабельных снастей, при постройке судов и пр. — задача для того времени крайне трудная, — скажем только [2]), что 13-го июля 1728 г. Беринг на боте „*Гавриил*“ вышел из Нижне-Камчатска в море. Погода стояла хорошая, и экспедиция успешно прошла к северу вдоль восточного побережья Азии, обошла мыс Чукотский, открыла остров и залив св. Лаврентия, миновала мыс Дежнева (названный тогда Восточным) и убедилась, что берег Азии поворачивает на запад. Пройдя еще миль 200 к северу и не встретив земли, Беринг правильно заключил, что прошел пролив, отделяющий Азию от Америки, и повернул назад. Это было 15 августа 1728 г. Здесь кстати будет отметить скромность Беринга: ни одной бухты, ни одного мыса он не назвал своим именем, и уже позднее Джемс Кук назвал пройденный на „Гаврииле“ пролив Беринговым. На обратном пути Беринг открыл острова Диомида и 2-го сентября благополучно вошел в устье р. Камчатки.

Вопрос о „Большой Земле“ [3]), лежащей на востоке „за морем“, уж давно интересовал сибирских промышленников.

---

[1]) Рассказы Нартова о Петре Великом. Л. Н. Майков. Спб. 1891 г. стр. 99.

[2]) Настоящее краткое описание 1-й Камчатской Экспедиции Беринга заимствовано из книги Б. П. Дитмара „Краткий очерк истории открытия Сев.-вост. и Сев.-зап. проходов“, стр. 29 и 30.

[3]) „Большая Земля“ это было название Аляски у русских в конце XVII и начале XVIII в.

Так казацкий голова Афанасий Шестаков снарядил в 1729 г. на свои средства три судна, но плавание их было неудачно, и сам Шестаков убит чукчами.

Хотя Ляховские острова, как мы уже упомянули выше, и были открыты еще в 1712 г., а якут Этерикан из Устьянска был на них в 1759 г. и 1760 г., тем не менее честь полного их открытия принадлежит купцу Ляхову. Он прошел на них в 1770 г. с мыса „Святой Нос". Вследствие его донесения, правительство предоставило ему исключительное право розыска на открытых им островах мамонтовых клыков и других костей и охоты на песцов. Равным образом последовало распоряжение назвать эти острова его именем. Летом 1773 г. Ляхов открыл еще гористый остров, повидимому, самый большой из трех. У берегов его было много прибойного леса. Один из спутников Ляхова забыл там свой котел. В 1775 г. правительственный землемер Хвойнов, которому было поручено снять план этого острова, нашел этот котел, и с тех пор остров называется „Котельным". Ляхов перезимовал на этом острове и вернулся весною в Устьянск с богатой добычей песцовых шкур и мамонтовой кости. Ляхову сопутствовал купец Протодьяконов. Ему мы обязаны первыми подробными сведениями о Ляховских и Ново-Сибирских островах. Первый из них и ближайший к материку, поэтому и названный „Ближним", за исключением трех или четырех незначительных возвышенностей, низменный и песчаный; в середине его находится неглубокое, но обширное озеро. Когда от солнечных лучей стаивает лед и снег, то обнажается множество мамонтовых клыков и костей. По словам Хвойнова, весь остров как будто сложен из мамонтовых костей, между которыми встречаются рога и черепа нос рога и друг. животных. Попадаются также то длинные прямые кости, то винтообразно извитые и др. Второй, „Малый остров" также низменный и столь же богат мамонтовыми костями и песцами. С вершины горы на острове Котельном, при ясной погоде, видны были вдали к востоку и к северу гористые земли.

С 1733 г. начинаются работы „Великой Северной Экспедиции", снаряженной правительством Анны Иоанновны, для окончательного решения вопроса о соединении Азии

с Америкой, а также для описи, составления карт и собирания сведений о всех северных берегах России; сверх того, руководящей мыслью правительства было желание открыть кратчайший морской путь из Белого моря в Камчатку [1]), т.-е. открыть Северо-восточный проход.

Указ о Великой Северной Экспедиции, под номинальным начальством Беринга, последовал 8 мая 1732 г., и, ввиду важности задачи, чтобы придать экспедиции вес, о ней было объявлено всенародно с поименным обозначением ее членов. Особенными почестями были обставлены три академика—участника экспедиции. Гмелин, Миллер и Людвиг Делиль: им были приданы, в качестве адъютантов, Штеллер и Фишер, 12 студентов, 1 толмач, 9 землемеров, инструментальный мастер с учениками, 1 живописец, 1 рисовальщик, 1 пробирщик с 2 штейгерами и, наконец, военное прикрытие из 12 рядовых, с барабанщиком, под командою капрала. Начальником всей экспедиции и вместе с тем начальником отряда для плавания в Америку был назначен капитан-командор Беринг, помощником его капитан Чириков. Начальниками отрядов были назначены: 1) для плавания в Японию—капитан Шпанберг, к которому потом присоединились лейтенант Вальтон и мичман Шхельтинг, 2) для описи северных берегов—лейтенанты Муравьев и Павлов (смененные затем Малыгиным и Скуратовым), Овцын (его работы продолжал Минин), Прончищев и Ласиниус (по смерти которых их заменили двоюродные братья Харитон и Дмитрий Лаптевы и Челюскин). В помощь ко всем дано было: 3 лейтентанта, 4 штурмана 12 подштурманов, ботовый и шлюпочный мастера, 5 лекарей, 9 подлекарей, 1 пастор, 6 иеромонахов, комиссары, шкипера, разные ученики, мастеровые и рядовые нижние чины, всего до 570 человек.

Экспедиция стоила только по 1742 год, не считая множества натуральных повинностей, как-то: подвод с лошадями, проводников и т. п. 360.659 руб. зол.; стоимость эта по тогдашним временам должна быть признана очень высокой

[1]) Это грандиозное предприятие поэтому носило официально довольно неподходящее название „Второй Камчатской Экспедиции".

Экспедиция работала с 1733 по 1743 г. Опись русских берегов исполнена по следующему плану, составленному Берингом: четыре отряда, каждый на двух судах, выходят из устьев рек—Северной Двины, Оби, Енисея и Лены, пятый должен выйти из Охотска под начальством самого Беринга. Этот пятый отряд и должен быть по существу назван „Второй Камчатской Экспедицией".

Великой Северной Экспедиции посвящена 6-я глава (188—232 стр.) недавно вышедшей книги Л. С. Берга, „Открытие Камчатки и камчатские экспедиции" Пгр. 1924.

К истории отыскания Сев.-вост. прохода экспедиция эта имеет хотя и близкое, но все-таки косвенное отношение а потому я приведу здесь лишь самое краткое изложение ее [1]).

Руководителями первого отряда, отправившегося в июле 1734 из Архангельска (устье С. Двины) на Обь, были два офицера—Муравьев и Павлов, которые тщетно пытались в 1734—35 г. г. выполнить эту задачу: Карское море поддержало и на этот раз свою дурную славу. Лишь их преемникам—Малыгину, Скуратову и Сухотину, после двухлетней упорной борьбы со льдом и штормами (в 1736 и 37 г. г.) удалось пробраться на Обь. Таким образом была решена проблема Северо-восточного прохода, по крайней мере, в том смысле, как ее отчасти понимали в XVI веке [2]).

Результатом этой экспедиции, за четыре года работы—с 1734 по 1737 г.—была точная опись земель между Печорою и Обью. До начала нынешнего столетия карты этих мест основывались почти исключительно на трудах этой экспедиции.

Второй отряд, под начальством лейтенанта Овцына, приступил к работам тоже в 1734 г. Летом этого года он спустился вниз по реке Оби под 70° с. ш., встретил массу льда и возвратился на зимовку в Березов. На следующее лето Овцын снова отправился в путь, достиг места, где Тазовская губа соединяется с Обскою, и снова вернулся зимовать в Березов. Его попытки достигнуть Енисея были также неудачны, и в 1736 и

---

1) По книге Б. П. Дитмара „Краткий очерк истории Сев.-вост. и Сев.-зап. проходов". М. 1909 г. (стр. 31—34).

2) Т.-е. описан морской путь из Европы на Обь, Иртыш, озеро Зайсан — в Китай.

37 г.г., он проник только до 72°30′ с. ш. Между тем адмиралтейство, видя неудачу Овцына, командировало для той же цели мастера Ивана Кошелева. Кошелев, построив в Тобольске бот, соединился летом 1738 г. с Овцыным, вместе с которым он предпринял путь по Оби. Они благополучно обошли Гыданский полуостров и без всякого препятствия вступили в р. Енисей.

Третий отряд экспедиции, начавший работы от устьев Лены в направлении на запад, приступил к ним в 1735 г. под начальством капитан-лейтенанта Прончищева. Он спустился вниз по Лене, 25 августа прошел через ее восточный рукав, об'ехал вокруг дельты этой реки и 18 сентября достиг устья реки Оленека, где остался на зимовку. В следующем году Прончищев в августе выступил в путь, поплыл в северо-западном направлении и 12 сентября достиг 77° 29′ с. ш. (т. е. немного не дошел до мыса Челюскина), но, вследствие густых туманов, вынужден был вернуться на прежнюю стоянку. Дорогой Прончищев умер от цынги [1]); команду принял штурман Челюскин, который благополучно довел судно до устья Оленека. Летом 1737 г. Челюскин поплыл к Лене и беспрепятственно достиг Якутска. Новая экспедиция выступила из устья Лены 12 августа 1739 г. под начальством капитан-лейтенанта Харитона Лаптева; 13 сентября она была у мыса Фадеева, т.-е. в 85 — 95 километрах от м. Челюскина, однако, вследствие большого скопления льда, продолжать путь далее было невозможно, и Лаптев вернулся в устье Хатанги, где остался на зимовку. На следующий год Лаптев пытался, идя вдоль берега, вернуться на Лену, но его судно было раздавлено льдами неда-

---

[1]) С Прончищевым была его молодая жена, она вместе с мужем зимовала (1735) у устья Оленека и в следующем 1736 году принимала участие в его тщетных стараниях объехать скованную льдом северную оконечность Азии. Прончищев умер от цынги в следующем 1737 году, возвращаясь на зимовку; от понесенных трудов и лишений и его жена. спустя несколько дней, последовала за ним в могилу. Подобный пример женской самоотверженности и любви является исключительным в летописях арктических путешествий. Жены Пири и Нансена сопровождали благополучно своих мужей по одному разу в их экспедициях, да в экспедициях Русанова и Брусилова участвовали по одной женщине,— в первой — слушат. мед. фак. Сорбонны Жульетта Жан и во второй — и. о. врача Ерминия Александровна Жданко; обе последние погибли со своими экспедициями.

леко от устья Оленека; пришлось сухим путем добираться до прошлогодней зимовки. С наступлением весны 1741 г. Лаптев, вместе с геодезистом Чекиным, прошел по Таймырскому полуострову от Хатанги до реки Таймыра и спустился по ней до устья. В это же время штурман Челюскин обследовал побережье от устья Пясины до Таймырской губы. Летом 1741 г. оба исследователя встретились между заливом Пясины и Таймырским. Оставалась неисследованной самая северная часть Азии, которая была, наконец, достигнута Челюскиным 30 мая 1742 г. во время сухопутного путешествия вдоль побережья от Таймырской губы до Хатангской и в честь этого названа его именем.

Чрезвычайно интересно здесь отметить, что на некоторых картах уже XVI и XVII столетий, как, напр., в „Theatrum Orbis Terrarum“ Авраама Ортелия и др., мы, к своему удивлению, встречаем довольно правдоподобное изображение Таймырского полуострова с конечным мысом, именуемым „Scythicum promontarium“. На полуострове есть озеро и протекающая через него река, местоположение полуострова — довольно правильно. Самый крайний север Таймыра обозначен населенным десятью затерявшимися израильскими коленами под именем Danitarum и Nepthalitarum horda[1]).



Четвертый отряд начал свои работы в 1735 г., под начальством лейтенанта Ласиниуса, на пространстве между Леной и мысом Дежнева. Ласиниус вышел 1 сентября из восточного рукава Лены, прошел под парусом 130 километров к востоку и встретил там пловучие льды, принудившие его стать на зимовку, во время которой он и еще 52 матроса погибли от цынги. В следующем году, в конце августа, выступила новая экспедиция, под начальством лейтенанта Дмитрия Лаптева, но в начале сентября, встретив много льда, возвратилась обратно. В 1739 г. Дм. Лаптев предпринял новую поездку и проник до устья Индигирки, где остановился на зимовку. На следующий год ему удалось проникнуть еще далее к востоку, до Медвежьих островов и мыса Баранова; здесь его задержали льды, и он возвратился на зимовку в Нижне-Колымск. В 1741 г. он предпринял новую поездку и

[1]) Сравни на стр. 26 „promontarium Tabin“.

пытался проникнуть далее мыса Баранова на восток, но туманы, противные ветры и льды помешали ему привести свой план в исполнение [1]).

Пространство между мысом Баранова и мысом Дежнева осталось неисследованным этим отрядом, и если бы не поездка Семена Дежнева, то весь северо-восточный берег пришлось бы считать неизвестным и непосещенным [2]).

Пятый отряд или, вернее, Вторая Камчатская экспедиция, по ее целям не относится к этому очерку; о ней можно только вкратце сказать, что, кроме сделанных открытий, Беринг описал почти весь берег Охотского моря и восточный берег Камчатки до Берингова пролива. Он умер во время зимовки на острове его имени в декабре 1741 г.

Результатом десятилетней работы Великой Северной Экспедиции была съемка всего северного побережья Азии,— работа гигантская по своему замыслу и выполнению. Это было грандиозное предприятие, которое должно быть поставлено наравне с величайшими мировыми предприятиями, по обширности же поприща, на котором одновременно производились исследования, в истории географических открытий и исследований ничего подобного ей указать нельзя. С окончанием работ Великой Северной Экспедиции был собственно теоретически разрешен вопрос о Северо-восточном проходе

[1]) Часть Северного Ледовитого океана между восточным берегом полуострова Таймыра и Св. Носом с Ново-Сибирскими островами носит почему-то название „Норденшельдово море". Кто дал этому морю такое название — не знаю, но полагаю, что это совершенно несправедливо. В ознаменование заслуг Норденшельда, как полярного путешественника, его имя носят острова у северо-западного берега Таймырского полуострова (севернее Таймырского залива); то же что называют „Норденшельдовым морем", по всей справедливости, должно называться „Морем Лаптевых" в воздаяние беспримерных подвигов братьев Лаптевых, Харитона и Дмитрия, подвизавшихся здесь — первый к западу от дельты Лены, а второй к востоку. Предложение назвать это море именем Лаптевых исходит от такого авторитетного океанографа, как профессор Юлий Михайлович Шокальский, нынешний президент Русс. Географ. Общества. А. В. Колчак, ученый исследователь этих мест, предлагал назвать его „Сибирским морем", а часть Сев. Ледов. ок. к востоку от него „Юкагирским" в память народа, по преданиям очень многочисленного, жившего на этих берегах.

[2]) Только 80 лет спустя Ф. П. Врангель произвел обследование этого пространства.

в полном объеме; на практике же он был осуществлен частями, а северные берега Таймыра так и не видели еще в своих водах ни одного судна. Но великие результаты этого громадного труда постиг отчасти удел забвения. Отчеты Великой Северной Экспедиции, в виде отдельных рукописей



Смерть Беринга.

и чертежей, были сложены в архивы и почти ни для кого не были доступны; постепенно свыкались с мыслью, что можно обойтись без этих основных данных. Впоследствии имевшиеся верные описания были смешаны с совершенно неточными и смешаны до такой степени, что в конце концов возникло даже сомнение в том, действительно ли полуостров Таймыр с мысом Челюскина был обследован этою экспедициею[1]).

[1]) Например, карты Таймырского полуострова, составленные В. С. Э., утеряны, а реконструированные в первой половине XIX ст., по записным книжкам. В. С. Э., Соколовым и Миддендорфом значительно отличаются друг от другам Академик К. Бэр отозвался в 40 годах прошлого века, что оконечности Таймырского полуострова никто не достигал даже сухопутьем по льду.

V.

Исследования русских в западной, исходной части Северо-восточного прохода.

Вторая половина XVIII и первая —XIX столетий были довольно оживленным и плодотворным периодом в истории русского мореплавания; в это время подверглись исследованию как западные, так и восточные части Северного Ледовитого океана вдоль наших берегов, а также и острова, расположенные там; тогда же в самых общих чертах выяснился характер и степень пригодности наших северных морей, как путей сообщения. Нашему времени осталось только детализировать и уточнить эту до неопределенности общую картину. Из поездок для исследования западной части Северного Ледовитого океана важное значение должно признать за поездкой Саввы Ложкина на Новую Землю в 1760 году.

Полагая, что восточные берега Новой Земли, не посещаемые промышленниками, обильнее ловом, чем западные и южные, он отправился туда, и в две зимы и три лета ему удалось объехать вокруг островов. Подвиг Ложкина убедил его современников, что Новая Земля действительно остров, а не полуостров, как значилось на картах, изданных С. Петербургской Академией наук в 1737 г., где Новая Земля представлена соединяющейся с Таймырским полуостровом севернее реки Пясины. Подробностей этого в высшей степени интересного плавания, к сожалению, не сохранилось.

В 1765 г. была снаряжена русским правительством полярная экспедиция из 3-х кораблей под начальством капитана Василия Яковлевича Чичагова. Так как это была одна из первых русских полярных экспедиций, мало известная русской читающей публике, то я считаю необходимым подольше остановить здесь на ней внимание читателя.

Любимой главой Ломоносова из физической географии была гидрография, особенно полярного моря. Ею он занимался много и с увлечением. Это обусловливалось его заветной мечтой склонить русское правительство к снаряжению экспедиции для отыскания Северо-восточного прохода, всю важность которого для России он прекрасно понимал, как ученый и, кроме того, как помор родом. В „рапорте

Ломоносова о его трудах и упражнениях в науках с 1751 по 1756 г.“ мы читаем, что еще в 1755 г. он „сочинил письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном“, и с тех пор вся ученая деятельность Ломоносова по физическим исследованиям и механическая изобретательность его были обращены на подготовку и выполнение давно уже задуманного, с детства лелеянного и, наконец, уже под старость вполне созревшего плана северной экспедиции. 1 октября 1763 г. он поднес великому князю Павлу Петровичу, как генерал-адмиралу русского флота, свой труд „Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию“. Этому труду сам Ломоносов сделал слишком строгую оценку, говоря, что он „больше усердием к отечеству, нежели знанием наполнен“. В нем автор доказывает, что в широте около 80° полярное море в летние месяцы бывает свободно от льда, и предлагает снарядить экспедицию, чтобы воспользоваться этим морем, как кратчайшим морским путем к Берингову проливу. Павел Петрович препроводил это сочинение в „Морскую Российских флотов комиссию“. Комиссия, справившись у сведущих людей из промышленников и моряков, нашла проект Ломоносова приемлемым, и уже 25 мая 1764 г. был дан указ снарядить экспедицию для прохода Северным Ледовитым океаном в Камчатку и держать ее „в глубочайшей тайне даже и от Сената до времени“, а официально назвать ее „экспедицией о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов“. На экспедицию было ассигновано 20.000 р., начальником ее назначен капитан-командор Василий Яковлевич Чичагов. Для Чичагова Ломоносов составил довольно подробную инструкцию, содержащую 23 §§, которая и была вручена Чичагову 15 марта 1766 г. под названием: „Ее императорского величества, из государственной Адмиралтейств коллегии, флотов капитану первого ранга Василию Чичагову инструкция“. Ломоносов хлопотал, чтобы каждый корабль был снабжен всеми необходимыми физическими и астрономическими инструментами, заботился об обучении штурманов умению обращаться с ними и делать точные наблюдения... Словом, ни одна мелочь не была забыта

Ломоносовым; однако в виду той таинственности, какою были обставлены как составление и подача Ломоносовым проекта, так и подготовка и выполнение самого предприятия, является понятным, почему вскоре так основательно забыли, кто был автором этого проекта.

Самый подлинник Ломоносовского проекта до сих пор не разыскан, а издан был Географическим департаментом морского министерства в 1847 г. in 16° с двух списков, найденных—один в Главном морском архиве, а другой в делах бывшего президента Адмиралтейств-коллегии, графа И. Г. Чернышева.

Напечатанный проект состоит из предисловия, пяти глав, разделенных на 23 §§, заключения и двух прибавлений. Изложен проект в высшей степени интересно и глубоко убедительно. В предисловии говорится о той огромной славе и пользе, какую Россия могла бы извлечь из открытия Северо-восточного прохода. В первых двух главах излагается довольно подробная история попыток отыскания Северо-западного прохода (1-я гл.) и Северо-восточного (2-я гл.). Но самой важной и интересной является третья глава: „О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию, признаваемыя по натуральным обстоятельствам". В этой главе приводятся многочисленные соображения, доказывающие вероятность существования летом открытого моря в широте около 80°, т.-е. верстах в 600 от сибирских берегов, и возможность пересечь его и достигнуть Берингова пролива. Соображения эти сводятся к следующим: 1) часто замечаемые северные сияния у берегов Северного Ледовитого океана и Шпицбергена[1]), 2) течение к северу на западной стороне Шпицбергена, 3) по аналогии с положением материков земного шара северный полюс может быть занят возвышенной землей, которая не может иметь больших рек, почему и льда там мало[2]), 4) по примерному исчислению, в полярном море льда

[1]) По теории Ломоносова, полярные сияния—явления электрические и могут иметь место при испарении воды, а не над льдом.

[2]) Как у рек, так и у океанов, по мнению Ломоносова, если один берег возвышен, то другой низмен. Сибирский берег низок, значит, если есть земля на полюсе, то она должна быть возвышена.



Мих. Вас. Ломоносов.

не больше, чем 0,1 всей его площади, 5) лед Северного Ледовитого океана, судя по господствующим на Белом море ветрам, летом относится к югу, а океан между Новой Землей и Шпицбергеном и дальше на восток верст на 1.000 делается свободным от льда. Четвертая и пятая главы содержат указания насчет подготовки и выполнения экспедиции.

В Ломоносовской инструкции Чичагову содержится много важных мелких замечаний, напр., перечисляются признаки близости земли, признаки, по которым можно отличить вдали открытое море от покрытого льдом, противоцынготные средства и т. п. § 21 содержит предписание вести во все время пути и на стоянках и зимовках, кроме обычного журнала, еще следующие записи: 1) „состояние воздуха по метеорологическим инструментам, 2) время помрачения луны и солнца, 3) глубину и течение моря, 4) склонение и наклонение компаса, 5) вид берегов и островов, 6) со знатных мест брать морскую воду в бутылках и оную сохранять до С. Петербурга, с надписью где взята, 7) записывать, какие где примечены будут птицы, звери, рыбы, раковины и что можно собрать, и если в дороге не будет помешательно, то привезти с собой, 8) камни и минералы отличные также брать для показания здесь, 9) все, что примечания достойно сверх сего случится или примечено будет, прилежно записывать, 10) паче же всего описывать, где найдутся, жителей вид, нравы, поступки, платье, жилище и пищу“.

Как видно из вышесказанного, проект был интересно задуман и хорошо разработан.

К сожалению, первоначальный свой план Ломоносов изменил: в двух последующих прибавлениях (в 1764 г). к своей основной работе 1763 года, „Краткое описание разных путешествий по Северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию“, ввиду получения новых сведений о состоянии льда, течений и известия об открытии островов Алеутской группы, он советует теперь изменить его первоначальный план — держать курс на восток от северной оконечности Новой Земли полагая, что лучше направиться в противоположную сторону на запад от Шпицбергена. Соответственно этому в инструк-

ции Чичагову дано общее указание направиться сначала к западу, а потом, поднимаясь к северу, миновать в большой широте меридиан Баффинова залива и оттуда спускаться к юго-западу навстречу экспедиции, отправленной из Камчатки под начальством капитана 2-го ранга Креницына, которому даны были тоже надлежащие инструкции и карты.

Еще в 1764 г., под командою лейтенанта М. С. Немтинова, на Шпицберген было отправлено 6 транспортных судов, которые отвезли в Кламбай провиант и материалы для постройки 10 изб, бани и амбара, а суда, назначенные в экспедицию, посланы в Колу, чтоб оттуда возможно ранее отправиться весной 1765 г. в путь. Как ни быстро снаряжалась экспедиция, Ломоносов не дождался ее отплытия: он скончался 15 апреля 1765 г., а 20 мая того же года Чичагов с тремя судами вышел в море к Шпицбергену. Однако льды и другие препятствия заставили его в августе того же года возвратиться в Архангельск. Адмиралтейств-коллегия и в особенности ее президент граф Иван Чернышев были чрезвычайно огорчены такою неудачею. Положено было на следующий год вновь повторить попытку пройти до Шпицбергена, которая, однако, была также неуспешна, как и первая: льды заставили эскадру 21 сентября 1766 г. возвратиться в Архангельск. Не вина Ломоносова, что В. Я. Чичагов, такой знаменитый впоследствии боевой адмирал, оказался неудачным полярным мореплавателем. Первым описал эту неудавшуюся экспедицию академик Миллер, настроенный к Ломоносову весьма недружелюбно, и потому в своей книге „Tschitschagows Reise nach dem Eismeer... St. Petersburg, 1793“, непереведенной и по сегодня на русский язык, он нигде не упоминает имени виновника этой экспедиции.

На основании приобретенного опыта русское правительство пришло к заключению, что требуется еще много подготовительных экспедиций, для решения более частных вопросов гидрографии Северного Ледовитого океана, и только по выяснении всех деталей можно будет разработать и приняться за осуществление сквозного плавания по Северо-

восточному проходу. К таким подготовительным экспедициям должны быть отнесены и получавшие иногда задания от правительства поездки русских промышленников по островам Северного Ледовитого океана, дававшие часто много очень ценного в научном отношении материала, обогащавшие гидрографию полярного моря и тем самым способствовавшие последующим научным экспедициям быть более продуктивными и помогавшие им избежать многих, иногда даже гибельных, ошибок. Экспедиции эти могут быть разделены на две группы: 1) исследовавшие западную часть Северного Ледовитого океана и 2) — исследовавшие восточную часть того же океана.

К числу экспедиций первой группы следует отнести чрезвычайно важную поездку Федора Розмыслова в 1768—69 г. на Новую Землю.

В 1767 г. к архангельскому губернатору Головцыну поступило от кормщика Якова Чиракина письменное сообщение с планом об открытии им пролива, пересекающего поперек остров Новую Землю и соединяющего Карское море с Баренцовым. Головцын заинтересовался как самой Новой Землей, так и возможностью установления морского пути через открытый Чиракиным пролив на Обь и потому стал хлопотать в Петербурге разрешение снарядить экспедицию для топографической съемки, нанесения на карту и описи Маточкина Шара, восточного берега Новой Земли и остальных берегов Карского моря. Для большей верности Головцын, кроме того, вошел по этому поводу в сношение с архангельским купцом Барминым, у которого Чиракин находился на службе. Дело вскоре приняло благоприятный оборот. Из Петербурга было получено разрешение на экспедицию, и Бармин согласился снарядить небольшое трехмачтовое судно, так называемую „*Кочмару*“, в 10 тонн вместимости, для поисков серебряной руды, о присутствии которой на Новой Земле носился слух. Со стороны правительства командиром „Кочмары“ и начальником экспедиции был назначен лейтенант Розмыслов и к нему в помощь младший штурман Губин и два матроса, а Бармин с своей стороны дал в помощь лоцмана Чиракина и 9 человек матросов.

В инструкции, данной Головцыным Розмыслову „для описания и осмотру сысканного Чиракиным через Новую Землю пролива“, между прочим сказано: „...прибыв к оному Карскому проливу и оной пролив с частями земли, которую видеть можете, положить на карту... Если же, по благости божией и по переходе через оной пролив, по осмотру вашему, найдется за тем проливом море, мореплаванию способное, и льдов нет, то невозможно ль будет до устья Оби реки иметь таковыми судами способной проход; все то подробно приметить и описать. А буде расстояние недальнее окажется, то не будете ль вы в состоянии на оном судне и в Обь реку войти... За тем проливом во время вояжа к устью Оби реки буде увидете, и то обстоятельно описать, какие суда, отколь и куда, и с чем и какими местами ходят... Как небезызвестно вам, что со стороны Российской Империи об открытии пути в Северную Америку многие опыты с великим казенным иждивением чинены и приемлемы были, но оные и поныне остались еще без желаемого успеху, то егда вы за пролив с Новой Земли в Карское море пребудете, то вы не оставьте, по широте места соображая на карте положение моря, примечания своего сделать, не будет ли способов впредь испытать с того места восприять путь в Северну Америку...“.

Как видит читатель, инструкцию Розмыслову постарались дать чрезвычайно обширную и невероятно трудную, но для выполнения ее не позаботились надлежащим образом его снарядить.

„Кочмара“ не отличалась доброкачественностью; вскоре во многих местах обнаружилась течь, которую приходилось заделывать всеми способами, да и вообще судно было не ходкое.

Не встретив в пути препятствий от льдов, Розмыслов, в постоянной борьбе с негодностью судна, достиг 27 августа Маточкина Шара и проник в этот пролив до мыса Бараньего. До этого места лоцман Чиракин уже раньше доходил; дальше вести судно он не решался. Поэтому Розмыслов отправился на гребной лодке вперед по проливу, в котором он постоянно находил глубины от $16^1/_2$ до $27^1/_2$ метров. У Моржового

мыса, находящегося против самой северной точки Маточкина Шара, ветер и течение заставили его вернуться. Младший штурман Губин снял на карту часть южного берега пролива, а сам Розмыслов предпринял вторичное плавание на лодке с намерением пройти в Карское море и составить картогра-графическое описание всего пролива. У восточного конца Маточкина Шара Розмыслов поднялся 10 сентября на высокую гору, чтобы осмотреть местность. Все видимое пространство Карского моря было свободно от льда — путь на восток был открыт, но судно не годилось для дальнего плавания. 14 сентября 1768 г. Розмыслов вернулся к своей „Кочмаре“ и решил, так как зима уже приближалась, перезимовать в Тюленьей губе под 73° 14′ с. ш., приблизительно в 20 километрах от Карского моря. Сюда была перенесена изба, когда-то выстроенная на берегу пролива каким-то зверопромышленником, другая изба была построена из леса, привезенного на судне из дому; эта последняя изба находилась к востоку от первой, на мысу, вдающемся в пролив. Разместились по 7 человек в каждой избе. 1 октября пролив покрылся льдом, а 8 декабря началась бесконечная полярная ночь, продолжавшаяся до 7 февраля, т.-е. 59 дней. Мороз был так силен, что люди боялись выходить из изб, да к тому же в продолжение зимы господствовали северо-восточные ветры, крепчавшие часто в бури, сопровождаемые мятелями, так что удаляться от жилища, не подвергаясь серьезной опасности, можно было лишь на расстояние не более 20 метров. Один матрос, во время охоты на оленей, был настигнут мятелью около хижины. Прождав тщетно возвращения несчастного, решили исключить его из списка, с пометкою в дневнике: „погиб без похорон“. 27 апреля 1769 г. поднялась буря, дувшая с юго-запада и сопровождавшаяся густым туманом, дождем и градом, при чем градины были величиной с половину ружейной пули. 2 июня свирепствовал страшный ветер с северо-запада, сносивший с высоких гор „воздух едкий, как дым“. Это несомненно был фён. Вместо стужи, фён сопровождается повышением температуры выше 0°; снег исчезает, тая и испаряясь; люди и животные страдают от влияния внезапной перемены погоды. Подобные ветры воз-

никают в арктических странах повсюду в соседстве высоких гор. Команда Розмыслова в продолжение зимы не покидала свои тщательно законопаченные жилища иногда по нескольку дней и даже недель подряд, оставаясь, таким образом, без вольных движений на открытом воздухе; поэтому появление цынги среди команды неудивительно: жертвами ее пало 7 человек, в том числе и Чиракин. 29 июня в Маточкином Шаре тронулся лед, а 13 августа пролив был совершенно свободен. Решили попытаться продолжать плавание по Карскому морю; для осуществления этого предприятия стали чинить судно, к довершению прочих недостатков, пострадавшее еще сильно от морозов; места, в которых обнаруживалась течь, законопатили смесью из глины и сгнившей морской травы. Теперь судно представляло из себя нечто вроде „пловучего гроба"[1]). Смело вошел Розмыслов в открытое Карское море, но на другой же день был вынужден вернуться, потому что судно его получило течь, вследствие толчков о льдины. 15 августа ему казалось, что он вошел опять в Маточкин Шар, но оказалось, что он ошибся, то был залив несколько севернее Маточкина Шара, которому он дал название „Незнаемый". Только 19 авг. Розмыслов вошел действительно опять в Маточкин Шар, у западного входа в который, в устье речки Маточки, он рассчитывал исправить свое судно. Здесь он застал русского зверопромышленника, с которым и вернулся обратно в Архангельск.

Экспедиция Розмыслова представляется, пожалуй, самой замечательной со времени Баренца. Серебра он, правда, на Новой Земле не нашел, но гидрографические сведения о море, окружающем этот остров, им значительно расширены. Он первый измерил длину Маточкина Шара, пересекающего этот остров, определил его географическую широту, в подробности снял его на карту и, наконец, даже доставил некоторое, соответствующее его скромным познаниям, есте-

---

[1]) „Пловучие гробы часто употреблялись русскими, в полярных путешествиях, и притом часто с бо́льшим успехом, чем суда прекрасно снаряженные" — не без основания иронизирует Норденшельд.

ственно-историческое описание этих мест. Таким образом, ему принадлежит заслуга того, что он первый доказал, что Новая Земля не составляет один сплошной остров, а разделена Маточкиным Шаром на две части[1]).

В 1819 г. была снаряжена правительственная экспедиция, под управлением Лазарева, которой предписывалось определить долготу островов Колгуева и Вайгача, произвести опись необследованных частей Новой Земли и, после выполнения этого, пройти Маточкиным Шаром и Карским морем к острову Белому. 22 июня Лазарев вышел в море, но состояние погоды и льдов было чрезвычайно неблагоприятное, кроме того, снаряжение экспедиции, очевидно, было так плохо, что команда почти вся заболела цынгой, и, за недостатком здоровых людей, почти нельзя было управлять судном. Вследствие этого, хотя с большими усилиями и прибыли 8 августа к Новой Земле, но вынуждены были итти обратно в Архангельск, не исполнив ничего из возложенных на них поручений.

Большое значение имели поездки на Новую Землю, совершенные по поручению правительства, капитан-лейтенантом графом Федором Петровичем Литке на бриге „*Новая Земля*". Научно хорошо подготовленный, энергичный и талантливый моряк, зарекомендовавший себя с этой стороны во время кругосветного плавания под командою капитана Головнина, он, однако, не мог проникнуть далее своих предшественников, ни на север, ни на восток, хотя пытался сделать это четыре раза, а именно: в 1821, 22, 23, 24 г. г. Северный и восточный берега острова к сожалению остались неисследованными. Литке не проник далее своих предшественников и даже пришел к заключению, что „морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных". Свои поездки он описал в книге „Четырехкратные путешествия в Северный Ледовитый океан" Спб. 1828. Однако справедливость требует признать, что результаты этих четырех поездок отличаются, по сравнению с предыдущими, точностью астрономических и геодезических работ, а

---

[1]) По всей справедливости следовало бы Маточкин Шар переименовать в „Розмыслов пролив или Шар".

равно богатством физико-географических особенно гидрографических, исследований: было точно определено географическое положение Новой Земли и подробно описан ее западный берег от Карских Ворот до мыса Нассау, астрономически определены и сняты на карту оба берега Маточкина Шара; этой экспедицией впервые производились в Сев. Ледов. океане магнитные наблюдения и т. п.

Самыми замечательными поездками в истории русских арктических открытий были, пожалуй, поездки поручика корпуса штурманов Петра Кузьмича Пахтусова с 1832 по 35 г. г. Купец В. Брандт и архангельский лесничий Клоков снарядили в 1832 г. экспедицию из трех судов для восстановления старинного морского сообщения с Енисеем, нанесения на карту восточного берега Новой Земли и для китобойного промысла. Штурман Ив. Гвоздарев на звероловной ладье должен был подняться по западному берегу Новой Земли до северной ее оконечности, чего он, однако, не исполнил, а вернулся в Архангельск с большим грузом моржевых клыков. Лейтенант Кротов имел назначение пройти через Маточкин Шар прямо в Обдорск, но его шхуна „*Енисей*" погибла во льдах со всею командой от бурь; только впоследствии были найдены Пахтусовым обломки ее у мыса Серебряного, при западном входе в Маточкин Шар. Карбасу „*Новая Земля*" под командой Пахтусова было назначено, пройдя Карскими Воротами, обследовать восточный берег островов Новой Земли. Карбас был снабжен провизией на 14 месяцев. 13 августа 1832 г. Пахтусов вышел в море, а 22-го — Новая Земля показалась в виду. Он старался всеми силами исполнить данную ему инструкцию, но противный ветер и льды помешали ему. Карские Ворота оказались забиты льдом так, что Пахтусов должен был пока ограничиться съемкой западной части южной оконечности Новой Земли и прилегающих к ней островов. Лето приходило к концу, и осенние туманы уже начались, когда 4 сентября подошли к губе Каменке под 70° 36′ с. ш. и 59° 32′ в. д. от Гринвича; здесь Пахтусов решился перезимовать в лачуге, построенной, как гласила надпись, в 1759 г. При исправлении ее пользовались сплавным лесом, пригнанным к берегу волнами. Построили баню и соединили ее с избою

крытым ходом, составленным из пустых бочек, покрытых парусиной. 11 дней потребовалось на полное водворение порядка в заброшенной избе, в которой затем поселились. В избе было впоследствии так тепло, что можно было безопасно ходить в одной рубахе. Пахтусов не позволял своим спутникам предаваться бездействию, нечистоплотности и лени, а занимал их постоянно делом; в бане мылась команда и меняла белье два раза в неделю. Каждые два часа производились метеорологические наблюдения. При строгой дисциплине в работе и движениях, на охоте и в играх, Пахтусову долго удавалось сохранить здоровье своей команды,— тем не менее, несмотря на все предосторожности, в марте появилась цынга, а в мае она похитила двух человек. Зимою Карское море несколько раз вскрывалось и освобождалось от льда у берегов на значительное расстояние. В конце сентября видели стадо оленей в 500 голов; в продолжение зимы поймали множество лисиц капканами и убили двух белых медведей. 21 ноября, т.-е. спустя несколько дней после наступления полярной ночи, холод дошел до —40° Ц. 21 января 1833 г., после 75-дневного отсутствия, солнце показалось опять над горизонтом. В этот промежуток времени к югу около полудня постоянно замечалась заря в течение 2—3 часов. 1 июля море вскрылось, но судно еще нельзя было освободить изо льда,— поэтому Пахтусов, взяв провизии на месяц, поднялся на лодке по восточному берегу острова до 71° 38′ с. ш., снял это пространство на карту, дал мысам названия и открыл несколько рек. На берегу одной из рек, названной им Савиной, он нашел развалины избы и опрокинутый крест с надписью: „Поставлен сей животворящий крест на поклонение православным христианам, зимовщики 12 человек, кормщик Савва Ф...анов, на Новой Земле по правую сторону Кусова Носа. 1742 году июля 9 дня“. Это Пахтусов счел остатками зимовья Саввы Ложкина[1]. Вернувшись к месту своей зимней стоянки

[1]) Надпись „Ф...анов“ неполна потому, что дощечка в этом месте выветрилась и дала трещину. Возможно, что крест действительно поставлен Саввою Ложкиным, но только не во время его исторического плавания кругом Новой Земли, а раньше, так как Новую Землю Савва Ложкин обошел около 1760 года.

Пахтусов перебрался на судно и проплыл к северу с 23 июля до 25 августа, вдоль восточных берегов, не встречая препятствий от льдов. 31 июля он был уже опять у устья реки Савиной. Начиная от реки Казаковой, берег стал выше и отвеснее; в большом, закрытом от ветра заливе, названном Пахтусовым заливом Литке (72° 26′ с. ш.), прибрежные горы были уже 247 метров высоты. Наконец 25 августа карбас вошел в восточный конец Маточкина Шара. Карское море было свободно ото льда, после того, как трехдневный северо-восточный ветер разогнал его. Но запасы, взятые из Архангельска на 14 месяцев, были настолько уже истощены, что отважный мореплаватель не смел воспользоваться случаем объехать Новую Землю, а повернул в Печору. Отсюда он отправился на оленях в Архангельск, куда прибыл 3 декабря 1833 г. Прожив здесь короткое время, Пахтусов выехал для сдачи отчета в Петербург.

Желание спасти команду шкуны „Енисей“, об участи, которой еще не было ничего известно, а также интерес, связанный с обстоятельным изучением восточной части северного острова Новой Земли, бывшего в то время в сравнении с южным мало известным, подали повод к снаряжению второй экспедиции Пахтусова 1834—1835 г. г. Так как в ведении архангельского адмиралтейства не было судов малого размера, таких, какие требуются для входа в неглубокие бухты, то Клоков предложил для этой цели свою шхуну и еще карбас, и в то же время обязался доставить на ладье к западному берегу избу и необходимый для зимовки провиант. Ладье назначено было, кроме того, заняться там ловом морских животных и разыскивать Кротова с его командой. Командование шхуной, названной „*Кротовым*,“ было поручено Петру Кузьмичу Пахтусову, а карбасом „*Казаковым*“ [1])—офицеру корпуса штурманов Августу Карловичу Цыволке. Запас провизии для экспедиции был взят на 16 месяцев, и вообще она была снабжена богаче, чем первая. 5 августа экспедиция вышла из Архангельска, но 20 августа густой туман разлучил оба судна; они сошлись опять только у входа

[1]) Казаков был офицером на шхуне „Енисей“ под командой Кротова.

в Маточкин шар на западном берегу. Тщетно старались они съехаться с ладьей, которая должна была доставить избу. После этого они соединенными силами пробивались через Маточкин Шар, восточный конец которого был затерт сплошным льдом, что и вынудило их 24 сентября вернуться назад. Но море уже замерзло; вследствие этого Пахтусов решил перезимовать в устье реки Чиракиной. Выстроили дом из привезенного строевого леса, из остатков трех старых изб, найденных поблизости, и отчасти из остатков судна Розмыслова, выброшенных волнами на берег. Выстроенный на этот раз дом был дворцом в сравнении с лачу́гою, в которой Пахтусову пришлось зимовать во время первой поездки. При доме как водится, находилась баня. Маточкин Шар замерз не ранее 28 ноября. Зима выдалась не слишком холодная для этих мест, температура воздуха в продолжение всей зимы ни разу не опускалась до точки замерзания ртути[1]); зимняя стужа легко переносилась, потому что экипаж был снабжен самоедской одеждой. Мятели были, однако, так сильны, что часто, иногда в течение недели, нельзя было выходить из дома; дом до того заносило снегом, что приходилось выходить не через дверь, а через дымовую отдушину; трубы не было, и топка была устроена так же, как в курной избе. Медведи подходили к дому часто, из них в течение зимы было убито 11, в том числе один — на крыше дома, а другой — в сенях! В течение зимы для всей команды, как и в первую экспедицию, был установлен строго обязательный режим. Спать ложились в 10 ч. вечера, а вставали в 4 ч. утра, спать и даже приваливаться на нары в другое время никому, кроме больных, не разрешалось. Днем каждый был занят каким-либо делом, большею частью вне дома, напр., охота, осмотр капканов, сбор и колка дров, привоз воды и т. п. Если вьюга не позволяла отлучаться из дому, то обязательный моцион принимал вид гимнастики в помещении. Баня топилась ежедневно, и ежедневно производился медицинский осмотр всех. Словом, все было предусмотрено, и зима протекала довольно благополучно. Донимала всех только сырость поме-

[1]) Ок.—40° по Ц.

щений: с потолка и стен постоянно текло, они покрывались плесенью, а в пазах виднелись грибы, одежда почти всегда была сырая, обувь по этой причине меняли 2 раза в день. Никакие меры осушения не достигали цели. Причиной такой сырости был, конечно, сырой лес, из которого были построены помещения. Состояние здоровья людей было весьма удовлетворительно для столь сурового времени года, вся команда, состоявшая из 17 человек, потеряла двух, и то не от цынги.

Весною Пахтусов вместе с Цыволкой производили съемки поблизости от дома: часть экипажа шла по северному берегу Маточкина Шара, а другая часть — по южному — до восточного конца пролива, затем сняли часть восточного берега северного острова.

На карбасе предполагалось летом обойти весь остров, начиная с западной стороны, а в свободный промежуток времени Цыволка предпринял с небольшим отрядом пешеходное обозрение берега от мыса Выходного вдоль северо-восточного берега. При этом он открыл ряд заливов и дошел до полуострова Флотова, откуда, по недостатку продовольствия, должен был вернуться к месту зимовки, куда и пришел 6 мая. На Флотовом полуострове Цыволка поставил крест для памяти. Эта пешеходная экспедиция Циволки по нагромоздившемуся льду была в высшей степени затруднительна из-за почти постоянных снежных мятелей, но зато труды его были вознаграждены утешительным результатом: Цыволке удалось пройти целый градус по неприступному восточному берегу Новой Земли, и, таким образом, он положил основание для дальнейших подробных исследований этой местности.

В мае и июне погода была довольно теплая, явилась свежая ложечная трава (Cochlearia), южные склоны гор покрылись зеленоватым отливом. Несколько русских промышленников приходили к западному входу в Маточкин Шар, в числе их, между прочим, Еремин и Челузгин, оказавшие впоследствии Пахтусову важную услугу. 11 июля последний вышел с места зимовки на карбасе „Казаков" для описи западного берега и объезда кругом острова с северной стороны. При осмотре губы Серебрянки Пахтусов нашел на ее берегах выброшенные морем обломки погибшей

здесь шхуны „Енисей“; ни трупов, ни платья нигде не было найдено. 21 июля лед затер карбас „Казаков“ у Горбатых островов и в несколько мгновений раздавил его, так, что едва успели спасти на берег острова Берха гребные суда, немного провианта и инструменты. Пуститься в обратный путь на этих утлых ладьях нельзя было и думать. Совершенно неожиданно 3 августа подошли два промышленника,—это были вышеупомянутые Еремин и Челузгин, которые и спасли погибавших.

Невзирая на все неудачи, неутомимый Пахтусов опять решил попытать счастье по восточному берегу острова. 26 августа он прошел на вновь сооруженной ладье через Маточкин Шар к восточному берегу и вдоль него к северу до 74° 24′ с. ш. к тому острову, который был впоследствии назван его именем, приблизительно 37 километров севернее Цыволки. Еще 42 километра севернее он увидел высокий мыс, названный им „Дальним“; из-за льдов он не мог до него дойти и с грустью вернулся к своему зимовью. 15 сентября вся экспедиция покинула Новую Землю и 19 октября прибыла в Саламболу близ Архангельска. Немедленно по возвращении Пахтусов принялся за приведение в порядок своих записок, за составление карт своего путешествия и проч., но его и без того уже изнуренный трудами организм не мог выдержать свалившую его болезнь, нервную горячку: он скончался 19 ноября. Цыволка, собрав весь материал, оставленный Пахтусовым, отправился в Петербург и там окончил начатые Пахтусовым работы. По преданности делу, которому посвятил себя, по уму, мужеству, настойчивости Пахтусов занимает одно из выдающихся мест среди полярных мореплавателей всех наций. Хотя главная цель обеих экспедиций Пахтусова,—обойти кругом всей группы островов Новой Земли,—и не была достигнута, тем не менее они должны считаться по результатам самыми успешными, так как им удалось снять на план южный и восточный берега южного острова Новой Земли, весь Маточкин Шар и часть восточного берега северного острова. Если к этому прибавить астрономические определения многих пунктов, массу добросовестных наблюдений метеорологических и магнитных, ряд наблюдений над приливом и отливом, а

также геологических, минералогических, ботанических и зоологических[1]), то неутомимая деятельность этого смелого путешественника представляется поистине изумительной. В то время немного было арктических экспедиций, доставивших такие богатые результаты, какие были плодом деятельности Пахтусова.

Для окончательного составления карты Новой Земли русское правительство снарядило в 1838 г. новую экспедицию, под начальством прапорщиков Цыволки и Моисеева. В Архангельске для экспедиции были построены две новых шхуны: „*Новая Земля*" и „*Шпицберген*". Командование первой с экипажем в 15 чел. взял на себя начальник экспедиции Цыволка, а Моисеева назначил командиром „Шпицбергена" с экипажем в 14 чел. На ладье „*Св. Алексей*" штурман Ив. Гвоздарев доставил в Мелкую Губу, на западном берегу Новой Земли, срубы двух изб и бани. Экспедиция была снаряжена всем необходимым на 16 месяцев, а для облегчения переходов при описи по берегу было взято 15 собак. Зиму 1838—39 года провели в Мелкой Губе под 73° 57′ с. ш. Во время этой зимовки, однакоже, в руководителях экспедиции обнаружилось отсутствие познаний и опытности Пахтусова, поэтому пребывание в Мелкой Губе было очень несчастливо. Из 25 человек команды большая часть занемогла от цынги; девять человек умерло, в том



Август Карлович Цыволка, род. 1810 г. в Варшаве, умер 1839 г. на Новой Земле.

[1]) Живя в Петербурге, Пахтусов прилежно изучал геологию, минералогию, ботанику и зоологию, готовясь ко второй экспедиции.

числе и Цыволка. Весною пришлось прекратить съемку берегов с целью нанесения их на карту, потому что не взяли с собой очков, необходимых для защиты глаз от яркого солнечного света, повсеместно отражаемого белым снегом. Пахтусов, отправляясь на север, всегда запасался очками; кроме того, он покрывал сажей нижние ресницы и веки. Несмотря на эти неудачи, участники экспедиции успели нанести на карту значительную часть западных берегов Новой Земли и добыли драгоценные данные для изучения пределов колебания температуры. Климат этой местности оказался менее суровым, нежели ожидали. Во всю зиму ртуть не опустилась ниже —33° по Ц.; в июле морозы продолжались всего три ночи, зато днем два раза было +18° по Ц. в тени; в августе мороз стоял всего три часа. Нет сомнения, что такие явления зависят от теплых морских течений. После этой неудачной и, несомненно, плохо снаряженной экспедиции, в русской мореходной деятельности по изучению полярных стран с целью проезда Северо-восточным проходом наступила некоторая пауза. Литке, Пахтусов и Цыволка очень много потрудились для исследования Новой Земли, этого „преддверия Карского моря“. Картам, составленными на основании их работ, с некоторыми позднейшими дополнениями, пользуются до настоящего времени. А потому их работы следует считать исходными в истории отыскания Великого Северного морского пути.

VI.

Исследования русских в восточной части Северо-восточного прохода.

К важнейшим поездкам второй группы, т.-е. исследовавших восточную часть Северного Ледовитого океана, следует отнести поездки Никиты Шалаурова, оказавшего большие услуги географии северо-восточной Азии.

В С-Петербургский Сенат поступило в 1755 г. пространно написанное прошение, проживавшего в Якутске устюжского купца Никиты Шалаурова, в котором он ходатайствовал о разрешении ему предпринять с другим купцом, Баховым, путешествие в Ледовитое море. Цель, которую преследовал

Шалауров, состояла в отыскании Северо-восточного прохода. Рассчитывая найти этот путь для мореплавателей и купцов, Шалауров, вместе с тем, надеялся, что он найдет на малоизвестных островах океана мамонтовы клыки, составлявшие весьма выгодный предмет промысла, а также, что ему удастся открыть совсем неизвестные земли в непосещенных другими плавателями водах. Прошение Шалаурова было принято Сенатом благосклонно. Вскоре состоялся сенатский указ, в котором, между прочим, сказано: „чтобы устюжским купцам, Ивану Бахову и Никите Шалаурову, для своего промысла, ко изысканию устья Лены реки, по Северному морю, до Колымы и Чукотского Носа отпуск учинить“. Получив разрешение, Шалауров тотчас приступил к постройке при реке Лене, на свой собственный счет, небольшого двухмачтового судна-галиота, на котором он и решился предпринять свое путешествие.

Отправились в путь Шалауров с Баховым в 1760 году и поплыли на своем судне сперва вниз по Лене. Достигнув реки Яны и видя, что море уже покрыто льдом, оба они решили тут же перезимовать и выждать весны следующего года, когда море опять вскроется. В июле 1761 года Шалауров с своим товарищем и горстью нанятых им отважных мореходов, вышел из реки Яны в море, держась все время недалеко от берегов. Отплыть подальше от берега он не решался, опасаясь совершенно основательно, что крепкие морские льды легко могут разбить его деревянное судно. В первых числах сентября Шалауров обошел Св. Нос и увидал первый из Ляховских островов, на котором в 1712 году уже побывали Пермяков и Вагин; затем он поплыл по свободному от льда морю, прошел устье реки Индигирки и миновал благополучно Алазею. Только между Медвежьими островами и материком судно совершенно окружили льды, так что Шалауров едва успел от них освободиться и поспешил войти в реку Колыму, где и бросил якорь, решив перезимовать на берегу. Построив при помощи своей команды избу, окружив ее снежным валом, Шалауров спокойно ждал лета, благо в пище недостатка не было. Дикие олени целыми табунами приходили к зимовью отважных мореходов, и охота за ними не стоила даже большого труда. Вместе с тем, команда

Шалаурова успешно занималась рыболовством и, таким образом, имела свежую пищу в изобилии. Несмотря на это, ближайший товарищ Шалаурова, Иван Бахов, не вынес невзгод, сопряженных с пребыванием на дальнем севере, и умер от цынги, оставя Шалаурова без помощника.

Смерть друга, товарища и помощника очень сильно подействовала на Шалаурова, но не отняла у него энергии. С наступлением лета, как только море очистилось немного от льда, Шалауров принял команду судна всецело на себя и опять поплыл в океан. Вскоре, однако, судно очутилось среди огромных масс льда, несомого сильным течением. Бороться со льдом не было никакой возможности; судно было буквально увлекаемо льдом. Наконец путешественники очутились близ берега, возле „яру серого песку", названного Песчаный мыс, который является самой западной оконечностью острова Айон, у входа в Чаунскую губу. Целые ледяные острова, между тем, совершенно окружили галиот Шалаурова и продержали его более двух недель на одном месте. Только в последних числах августа Шалаурову удалось высвободиться из окружавших его льдин и выйти в открытое, свободное от льдов, море. Но противные ветры вскоре помешали дальнейшему плаванию на восток, и Шалауров успел лишь доплыть до Чаунской губы, находящейся на западной стороне Шелагского мыса, где до него еще никто из мореплавателей не был. В губе судно Шалаурова попало на мель, как раз против устья реки Пахли. С большим лишь трудом удалось немногочисленной команде Шалаурова стащить судно опять на глубокую воду. Приближение зимы вызвало, между тем, необходимость выбрать удобное место для зимовки. Не найдя на берегу ни растущего, ни наносного леса, необходимого для постройки зимовья, Шалауров продолжал плыть по южной стороне губы, где вскоре увидел шалаши чукчей. Жители этих шалашей, заметив неожиданное приближение судна, испугались и убежали. В конце концов, Шалауров избрал для зимовки опять берег Колымы, где он зимовал и в первый раз. Он вернулся в Колыму только после того, как обошел Чаунскую губу и, таким образом, восполнил немаловажный пробел в географии Сибири.

Во время плавания, Шалауров очень тщательно заносил на составленную им карту очертания виденных им берегов в приписках же к этой карте подробно описал свое плавание.

Неудачи, испытанные в первых двух плаваниях, не лишили Шалаурова надежды на лучший успех в следующем году. Как только лед тронулся, он решил попытать еще раз обход Шелагского мыса. Но экипаж его взбунтовался, почти все люди разбежались, и Шалауров, волей-неволей, вынужден был вернуться на Лену, тем более, что и средства его истощились.

С твердой верой в успех затеянного дела отправился Шалауров в Москву просить субсидии от правительства на новое путешествие и, получив ее, в 1764 году вновь отправился в плавание к Шелагскому мысу. Он дошел до мыса Шелагского и еще далее километров на 120 к востоку, но на этот раз уже не возвратился: его судно было раздавлено льдами, он спасся на берег, но затем бесследно исчез со всем своим экипажем [1]).

Его труды, долгое время не обращавшие на себя внимание, только впоследствии были оценены по достоинству адмиралом Врангелем.

За год до последней экспедиции Шалаурова, в 1763 г., Сибирский губернатор Чичерин снарядил экспедицию на санях, под начальством сержанта Андреева для описи Медвежьих островов и выяснения вопроса — продолжается ли американский континент вдоль северных берегов Азии, как то предполагали в Сибири. Андреев выехал из Нижне-Колымска 15 марта и только 3 мая вступил в Ледовитый океан. Достигши Медвежьих островов, он объехал на санях и описал всю группу. По возвращении он сообщил, что с острова Четырех-Столбового [2]), он увидал вдали „Большую Землю" и отпра-

---

[1]) Один из спутников Врангеля — мичман Ф. Ф. Матюшкин, основываясь на рассказах какого-то якута, отыскивал в марте 1823 г. место гибели Шалаурова по морскому побережью к востоку от реки Верхона, где он действительно нашел остатки избы, построенной для зимовки. Матюшкин не сомневался, что Шалауров с товарищами погиб в этом именно месте.

[2]) Самый восточный из числа Медвежьих островов.

вился к ней, но не доехав, по его словам, верст 20, заметил свежие следы людей, ехавших на оленях. Опасаясь нападения на свой малочисленный отряд, Андреев вернулся в Нижне-Колымск. По возвращении, он дал крайне смутное и неточное указание о виденной им земле в следующих, напечатанных в „Сибирском Вестнике“, словах: „а влево к восточной стороне едва чуть видишь синь синеет или назвать какая чернь“. Составленная Андреевым опись Медвежьих островов, его данные о длине и площади этих островов, о расстоянии их между собой и от материка были весьма неточны, как это оказалось по проверке экспедицией Врангеля, которому это данные были предоставлены.

Привезенное известие о „большой обитаемой земле“ побудило правительство снарядить экспедицию для поисков этой земли. Так в 1767—1769 г. г. состоялись поездки из Якутска в Ледовитый океан геодезистов Ивана Леонтьева, Ивана Лысова и Алексея Пушкарева. Ими была определена широта самого северного из Медвежьих островов (71° 58′). Они проникли с восточнейшего из Медвежьих островов километров на 200 к северо-востоку, но тщетно, нигде никакой земли не было видно и признака. Вероятнее всего, что земля Андреева существовала только в его воображении, настроенном неопределенными слухами, исходившими от чукчей.

С 1778 г. начинаются попытки проникнуть в Северный Ледовитый океан от Берингова пролива. Почин этому принадлежит знаменитому английскому мореплавателю Джемсу Куку.

Начальник английского адмиралтейства, лорд Сандвич решил вновь обратиться к старому проекту отыскания Северо-западного прохода, но на этот раз со стороны Тихого океана. Джемс Кук, совершивший уже два кругосветных плавания, предложил свои услуги и принял на себя начальство над экспедицией. 23 июня 1776 года Кук вышел из Англии на двух кораблях: „*Resolution*“ и „*Discovery*“. Последним командовал Чарльз Клерк. В январе 1778 г. они открыли в Тихом океане большую группу островов, которые Кук, в честь лорда адмиралтейства, назвал Сандвичевыми. После этого он взял

курс к северо-западному берегу Америки, к которому и подошел 18 марта под 44° 30′ с. ш. Отсюда Кук поворотил на север. В тщетных поисках Северо-западного прохода (из Тихого в Атлантический океан вдоль северных берегов Америки), он дошел до Аляски, посетив на пути остров Кадьяк, Уналашку и др., проверяя везде карты этих мест, составленные русскими. На северной стороне Аляски он дошел до крайней западной оконечности этой части света, названной им мысом „Принца Уэльского“.

„Этим путем,—пишет Пешель,—Кук приближался к разрешению самого важного гидрографического вопроса земного шара. Так как долготы восточного берега Камчатки в точности были определены, и карты Беринга этих мест азиатского материка перед ним лежали, то Куку не оставалось никакого сомнения, что он находится близ Азии. Равным образом убедились, что та земля, которую русские мореплаватели видели к востоку от Чукотского носа, не берег каких-либо островов, а материк Америки. За сим не подлежало более сомнению, что Старый Свет отделяется здесь от Нового только узким проливом“. 20 августа Кук взял у Диомидова острова курс на запад и на другой день увидал азиатский материк, в котором он узнал землю чукчей. 23 августа он удалился от нее, чтобы продолжить обследование американского берега. Здесь он попал в первых числах сентября 1778 г. в страшную, непреодолимую массу льда, которая, наконец, и вынудила его вернуться назад с тем намерением, чтобы будущим летом опять продолжить начатое дело. На обратном пути он еще несколько раз подходил то к азиатскому, то к американскому берегу, при чем окончательно убедился, что перед ним был Чукотский


Джемс Кук.

нос, который он назвал „Восточным мысом“ и который впоследствии был переименован в мыс Дежнев. Возвратившись через Петропавловск на Камчатке обратно к Сандвичёвым островам, Кук, как известно, был там убит 25 февраля 1779 г.

Начальство над всей экспедицией принял Чарльз Клерк. Летом он вновь пошел к северу, сперва на Камчатку, а затем через Берингов пролив к американскому берегу. Здесь он встретил под 69°34′ с. ш. массу льда и поворотил на запад вдоль северного побережья Азии. И здесь он встретил неменьшую массу льда. После больших усилий он едва пробился до 68° 53′ с. ш. близ Северного мыса, откуда он должен был вернуться, так как суда его слишком пострадали от льда. Прошедши Берингов пролив, Клерк скончался близ Камчатки 2 сентября 1779 г. В командование экспедицией вступил Джон Горе, который и привел оба корабля домой.

Безуспешность попыток Кука и Клерка послужила причиною того особого значения для Северо-восточного прохода, (разумеется, в отрицательном смысле), которое приобрели оба эти плавания. Клерк назвал всякое стремление найти проход через Северный Ледовитый океан как в западном, так и восточном направлении делом сумасшествия. Издатель сочинения, в котором описываются путешествия Кука, прямо заявляет, что „экспедиции 1778 — 1779 г.г. оказали всему свету то благодеяние, что они его навсегда вылечили от сумасбродной мысли, что подобные открытия возможны“.

Не взирая, однако, на все это, непосредственным следствием плавания Кука было то, что русское правительство снарядило новую экспедицию в Северный Ледовитый океан с целью обследования его берегов и для определения положения островов между Азиею и Америкою, и, кроме того, для попытки найти Северо-восточный проход со стороны Берингова пролива. Начальником этой экспедиции был назначен капитан Биллингс, сопровождавший Кука в последнем его кругосветном путешествии в качестве астронома.

На притоке Колымы, реке Ясашной, были построены два судна, „*Паллас*“ и „*Ясашная*“ и снабжены всевозможными запасами. Командование первым принял на себя Биллингс, а второе было поручено капитану Гаврилу Сарычеву.

5 июня 1787 г. отчалили от берега, 8 июля вышли в Ледовитый океан. Сначала плыли вдоль берега; 9 июля экспедиция находилась между Малым и Большим Барановыми мысами, где



Адмирал Гавриил Андреевич Сарычев.

она и устроила станцию для астрономических наблюдений. Сделанная 12 июля попытка проникнуть к северу не удалась из-за громадных льдин, покрывавших море. Только 30 июля могли они обогнуть Большой мыс Баранова, но уже 18 километров восточнее встретили пловучие ледяные горы; Биллингс счел дальнейшее плавание невозможным и поэтому решил вернуться в Нижне-Колымск, несмотря на то, что Сарычев предлагал проникнуть далее к востоку в открытой

байдаре. 6 августа экспедиция вошла опять в устье Колымы, а через 6 дней пришла в Нижне-Колымск. После этого было решено проникнуть до Шелагского и Чукотского мысов через Берингов пролив из Охотска, на судах там построенных. Биллингс отправился через Иркутск в Охотск, а в 1791 г. отплыл из Авачинской губы на судне „*Слава России*“ к Берингову проливу. Но в заливе Св. Лаврентия, получив от чукчей неблагоприятные сведения о состоянии Ледовитого океана, Биллингс опять отказался от дальнейшего следования по морю и предпочел совершить затруднительное путешествие через землю чукчей до Нижне-Колымска. На 14 байдарах он отправился 24 августа к заливу Мечигмену, а оттуда на оленьих нартах с чукчами в Нижне-Колымск. Одному из соучастников экспедиции, Гилеву, было поручено на байдаре обойти Чукотский нос и, сняв его на план, выйти навстречу Биллингсу к острову Колючину. У речки Югнеи Гилев съехался с Биллингсом, и отсюда они вместе отправились в залив Колючин. 28 февраля 1792 г. экспедиция пришла к первому русскому поселению на реке Большой Аглое у впадения в Ангарку. Хотя, по мнению Норденшельда, результаты экспедиции Биллингса являются очень ценными по точности своих астрономических определений и притом в местах, где эти работы были долгое время единственными, однако, пожалуй, более справедливо мнение таких авторитетов, как Крузенштерн, Гельвальд, Шокальский и др., которые отзываются об этой экспедиции неодобрительно. В самом деле: по плану, разработанному Палласом и Коксом, экспедицая была задумана очень широко, в ней принимало участие более ста человек, среди которых были ученые исследователи; стоила она огромных денег, длилась с 1785 по 1793 г. и дала ничтожные результаты. Биллингс оказался неспособным руководить столь важным плаванием, и то, что было сделано, должно быть приписано не Биллингсу, а главным образом Сарычеву, последнему же мы обязаны и прекрасным отчетом под заглавием: „Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану... Спб. 1802 г. 2 части.“ I ч. 187 стр., II ч. 192 стр. С отдельным атласом.

С началом XIX столетия вновь открывается оживленный период полярных исследований и прежде всего со стороны России. Наши исследования ведутся, как в западной части Сев. Ледов. океана — в Баренцовом и Карском морях, (Лазарев, Литке, Пахтусов, Цыволка, Моисеев), так и на крайнем востоке — у Берингова пролива и в средней части — у сибирских островов. С 1803 до 1826 года Крузенштерн, Головнин, Коцебу, Беллинсгаузен старались проникнуть через Берингов пролив в Северный Ледовитый океан к берегам Восточной Сибири. В 1815 году было даже прямо предписано Крузенштерну с Восточного мыса пройти в Архангельск.

Важнейшие из этих исследований мы приведем в самых кратких чертах в хронологическом порядке, как это было принято у нас до сих пор, хотя это быть может и создаст впечатление некоторого перескакивания от открытия и исследования островов к проблеме Северо-восточного прохода, и обратно. Но оба ряда фактов очень тесно связаны друг с другом, и разрывать их нет основания.

Открытие Ново-Сибирских островов, к северу от Ляховских, последовало только в начале XIX столетия. Санников, уполномоченный наследников купца Ляхова, с острова Малого Ляховского наткнулся на западе на остров Столбовой, а затем открыл в 1805 г. остров Фаддеев, который был так назван по имени промышленника, впервые там перезимовавшего. Наконец в 1806 г. был открыт купцом Сыроватским остров, названный впоследствия „Новой Сибирью“, и мещанином Белковым остров, названный по его имени, чем и закончилось открытие всей этой группы.

Возникший между купцами Сыроватским и Протодиаконовым спор о праве промысла на северных островах побудил правительство назначить подробное обследование этой группы, что и было поручено Геденштрему, занимавшемуся этим делом в сопровождении Санникова с 1808 по 1811 г. включительно.

Работы производились следующим образом: пока зимний лед был еще крепок, на собаках переезжали на острова, работали там в течение лета и с наступлением зимы по льду же возвращались обратно. В одну из этих поездок в 1811 г.

Санников на западном берегу Котельного острова нашел остатки деревянного зимнего жилища возле остатков судна, отличавшегося по своему устройству от сибирских судов. Судя по этому, а также по множеству разных предметов, валявшихся на берегу, Санников заключил, что, вероятно, крушение потерпел какой-нибудь китобой, промышлявший у Шпицбергена или у Новой Земли и занесенный сюда ветром. Очевидно люди проживали здесь несколько времени. Возле дома стоял могильный крест с надписью на нем, которую, к сожалению, не списали. Иными словами, то, чего не могли до сих пор, несмотря на неоднократные усилия, сделать намеренно — обогнуть морем Таймырский полуостров, — сделал случай.

С 1812 г. государственный канцлер граф Николай Петрович Румянцев, известный меценат, удалившись от дел, стал посвящать много времени географическому чтению и при этом обратил внимание на задачу, которая все еще ожидала разрешения: на возможность сообщения из Атлантического океана с Тихим через Северный Ледовитый. Он решил содействовать разрешению этого важного вопроса снаряжением на свой счет морской экспедиции. По восстановлении европейского мира после наполеоновских войн, в 1815 г. его иждивением был построен корабль *„Рюрик“*, снабженный командою и всеми необходимыми научными приборами. Начальство над ним было вверено молодому моряку русской службы, Отто Коцебу сыну знаменитого немецкого поэта. Граф Румянцев имел в виду исследование обоих направлений, т.-е. отыскание как Северо-западного, так и Северо-восточного проходов, но прежде всего он решил приступить к исследованию последнего[1]).

Коцебу обогнул мыс Горн и быстро дошел до главного пункта своих исследований — до Берингова пролива, куда он прибыл в июне 1816 г. Пройдя пролив, он повернул на вос-

[1]) Кроме экспедиции Коцебу, граф Румянцев на свои средства посылал еще экспедицию в 1806 г. на Новую Землю под начальством штурмана Поспелова и горного чиновника Лудлова.

Упоминавшаяся нами уже экспедиция Геденштрема (1808 — 1811 г. г.), по некоторым известиям, была снаряжена не на счет правительства, а на счет так же графа Румянцева.

ток к северному берегу Америки. Здесь он открыл залив между 66° и 68° с. ш., который остался незамеченным Куком; по настоянию своих спутников, Коцебу назвал его своим именем. В подробном исследовании этого залива прошло несколько недель лучшего времени года, поэтому Коцебу повернул к югу с намерением в следующем году продолжать свои поиски. Зиму 1816—17 г. он провел в южных портах: в Калифорнии, на Сандвичевых островах и других, а весною 1817 г. пошел опять к северу, но прошел только до острова св. Лаврентия у Берингова пролива. Во время страшной непогоды он упал на палубу своего корабля и грудью сильно ударился о бревно. С тех пор он стал чувствовать постоянную слабость, что и вынудило его, наконец, к крайнему своему сожалению, вернуться в Европу. 15 августа 1818 г. „Рюрик" бросил якорь в Неве перед домом графа Румянцева.



Граф Николай Петрович Румянцев.

Как видит читатель, Коцебу для решения заданной ему задачи ничего положительного не сделал.

В 1819 г. русское правительство опять отправило экспедицию для отыскания Северо-Восточного прохода через Берингов пролив. Начальство над ней было поручено капитанам Васильеву и Шишмареву, которые на двух судах „*Открытие*" и „*Благонамеренный*" прошли Берингов пролив, но немного севернее Американского мыса Эйси (Ледяной) были окружены льдами и остановлены. В следующем году, плывя от Американского мыса Лисбёрн на север, Васильев, забравшись в льды и, наконец, попав в средину сплошного льда, вытерпел страшную бурю. Убедившись в не-

возможности проникнуть далее ни на север, ни на восток экспедиция вернулась обратно и в августе 1822 г. прибыла в Кронштадт.

В 1820 г. русское правительство снова снарядило и отправило экспедицию для исследования северо-восточных берегов Сибири к устью Яны и Колымы, под начальством лейтенантов П. Ф. Анжу и барона Ф. П. Врангеля [1]).

Убедившись в малой доступности моря к северу от берегов Сибири, русские исследователи стали предпочитать, по примеру открывавших и впервые описывавших острова Медвежьи, Ляховские, Ново-Сибирские,— поездки на санях по льду — водному пути. Так поступали и Анжу с Врангелем с 1820 по 1824 г.

Анжу имел поручение снять и описать берега Сев.-Ледов. океана по обе стороны от устья Яны и острова против ее устья, а также искать землю, которую Санников как будто бы видел с острова Котельного. Задача Врангеля заключалась в съемке и описании берега от устья Колымы к востоку до Берингова пролива, Медвежьих островов, а также исследование моря на возможно большем расстоянии от берега для проверки слухов, о какой-то большой земле, находящейся вблизи сибирских берегов.

Оба отряда с огромным напряжением сил, лишениями и опасностями блестяще выполнили свои задания. Анжу снял и описал острова: Столбовой, Ляховские (Ближний, Малый и Котельный), Фаддеевский и Ново-Сибирские, а также мелкие острова к западу от Ново-Сибирских: Белковский, Семеновский и Васильевский и берег азиатского материка между Оленеком, Яной и Индигиркой. В одну из своих поездок Анжу открыл небольшой остров, названный им по имени судового врача Фигурина, но не в том месте, где указывал Санников, а около Фаддеевского острова в группе Ново-Сибирских. Врангель же снял и описал часть Медвежьих островов, устье Колымы и берега материка на восток от этой реки до острова Колючина, уже снятого на карту до

[1]) В числе участников экспедиции были: Матюшкин, Ильин, Бережных и др., способствовавшие выдающемуся успеху экспедиции.

самого мыса Дежнева экспедицией Биллингса и Сарычева. Таким образом экспедиция Врангеля и Анжу описала очень подробно и точно огромное пространство берега на протяжении свыше 3000 километров и этим восполнила съемки сибирских берегов Великой Северной Экспедиции. Только теперь было закончено дело Дмитрия Лаптева, 80 лет спустя после него, для чего потребовалась сравнительно многолюдная и очень богато снаряженная экспедиция.

Желание Врангеля открыть землю, о которой рассказывали чукчи, было так велико, что он обратился в адмиралтейство с просьбой продлить его экспедицию еще на два года, в тех видах, конечно, чтобы продолжить свои героические усилия, неоднократно угрожавшие ему гибелью, достигнуть этого таинственного острова. Но представление его не было уважено, и он вернулся осенью 1823 г. в Петербург. На карте, приложенной к описанию его путешествия (Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю в 1820—24 г. г. Спб. 1841 г.), остров этот, несмотря на то, что Врангель его не видал, нанесен с удивительной точностью по местоположению (под 71° с. ш. и 177° в. д. от Гр.), и ему придана схематически овальная форма, вытянутая по долготе (с зап. на вост.), что, как теперь известно, вполне совпадает с действительностью. На основании данных Врангеля англичанин капитан Келлет в 1849 г. увидел этот остров[1]), а в 1867 американский



Петр Федорович Анжу.

---

[1]) Тогда же капитан Келлет открыл недалеко к востоку от Земли Врангеля маленький скалистый остров под 71° 17′ 45″ с. ш. и 175° 2′ в. д. от Гринвича и назвав его по своему кораблю,—„Джеральдом“ (Gerald), занял его во имя Великобритании.

китобой Лонг тоже заметил этот остров в виде земли с неопределенными очертаниями. Лонг не мог установить, на какое расстояние продолжается на север замеченная им земля и назвал ее по имени Врангеля, открыв ее в месте, указанном Врангелем на его карте. Так, что напрасно иронизирует Норденшельд в своей книге „Вокруг Европы и Азии на пароходе Вега в 1878—1880 г. г.“, говоря, что в этом случае сбылась пословица „lucus a non lucendo“ [1]; также, конечно, неправ и Петерманн, когда говорит, что Врангель сделал все, чтобы доказать несуществование указываемой чукчами земли, потому что сам не верил в это. Врангель только оспаривал существование земли, виденной будто бы сержантом Андреевым к северу от Колымы: от Медвежьих островов до острова Врангеля расстояние так велико, что, конечно, не может быть и речи о возможности оттуда видеть остров Врангеля. Действительное местоположение острова 70°—70° 30′ с. ш. и 178° 30′—182° в. д. От берега материка он отделяется проливом Де-Лонга шириной километров в 170. Длина острова с запада на восток 130 километров, с севера на юг 65 килом., площадь его занимает около 7000 кв. клм. Остров горист, совершенно пустынный и круглый год окружен льдами. Местоположение его на севере от Берингова пролива, чрезвычайно благоприятно, потому что дает владеющему им государству ключи к новым



Фердинанд Петрович фон-Врангель.

[1]) Роща называется lucus, однако в ней не светло (non lucet), между тем как слово lucus, вероятно, происходит от lux, что значит—свет. Приведенное выражение употребляется обыкновенно для обозначения противоречивого и бессмысленного производства какого-либо названия, слова или выражения.

торговым путям, пожалуй, ближайшего будущего. Имеется также основание предполагать, что на острове возможно нахождение золота. Холод не препятствует развитию торгового центра, что доказывает город Номе на американском берегу Берингова пролива. Проницательность иностранцев, предвидящих развитие новых торговых путей через Берингов пролив, привлекает их чрезвычайное внимание к острову Врангеля не без задней мысли захвата его. Зародышем будущих торговых морских сношений через Берингов пролив, привлекшим внимание иностранцев, явилось, конечно, установление нашим министерством торговли и промышленности с 1911 г. ежегодного рейса одного парохода из Владивостока в Колыму и обратно с казенным грузом. Предполагалось установление такого же рейса и до Лены, так как выяснилась полная пригодность этой части Северного Ледовитого океана для судоходства. (Американские зверо- и рыбопромышленники узнали об этом раньше нас.)

В юго-восточной части острова Врангеля имеется глубокая, удобная бухта Гавайи, защищенная выдающимся далеко в море мысом. Этим возможно объяснить посылку в 1921 г. экспедиции канадца Алланда Крауфорда и трех американцев – Маубера, Найта и Мильтона Голла. Ввиду того, что о последней экспедиции долгое время не было никаких известий, вслед за ней была отправлена экспедиция Нойса, который вернулся в Аляску (г. Номе) 30-го августа. Экспедиция Нойса нашла на острове лишь повариху экспедиции Крауфорда — эскимоску Аду Блэкджэк. Недалеко от шатра, где жила Блэкджэк, был найден труп Найта, который, по рассказам Блэкджэк, умер от цынги. Что касается остальных членов экспедиции, то они, ввиду недостатка продовольствия отправились в январе 1923 года к северному берегу Сибири, а оттуда собирались направиться к Номе на Аляске, но никаких следов этих путешественников обнаружить не удалось. Уезжая с острова Нойс оставил там 13 эскимосов на случай, если Крауфорд и его спутники вернутся, чтобы помочь им выбраться с острова. В гавани Роджера, к югу от острова, Нойс обнаружил бутылку с бумагами, в которых записаны имена участников экспедиции и содержится декла-

рация, претендующая на занятие острова именем английского короля Георга V (?!) [1]).

Кроме того, в газетах передавалось якобы официальное сообщение Государственного Департамента в июле того же 1923 г., что Северо-Американские Соединенные Штаты не отказываются от своих прав на остров Врангеля, формулированных еще в 1881 г., когда Купер, капитан американского судна „Корвин", разыскивавший пропавшую без вести экспедицию лейтенанта де-Лонга, водрузил на острове американский флаг.

Накануне сдачи этой работы в печать получено было известие о том, что 20 авг. сего 1924 г. советское судно „Красный Октябрь" прибыло к острову Врангеля. В тот же день на острове был поднят советский флаг. В бухте „Сомнительной" к моменту прибытия парохода находились один американец и 11 эскимосов. 23 сентября „Красный Октябрь" отправился в обратный путь. Во главе советской экспедиции, побывавшей на острове Врангеля, находился известный гидрограф-геодезист Давыдов, начальник управления безопасности плавания на дальнем Востоке.

Об этом факте были оповещены иностранные государства. Английское правительство, представляемое министерством Макдональда, отказалось от притязаний на остров Врангеля, Государственный же Департамент Соединенных Штатов Сев. Америки отказался принять к сведению факт водружения советского флага, т.-е., иными словами, не отказался от притязаний на остров.

Неиспользование нами Северо-восточного прохода и, вследствие этого, слабая связь наша с северными островами, дают возможность возникновения подобного рода инцидентов [2]).

В самое последнее время в норвежской прессе раздаются голоса, что северный остров Новой Земли никому до сих пор не принадлежит, отсюда, вероятно, следует вывод, что

[1]) См. газету „Известия Ц.И.К." от 12/ IX 1923 г. № 205 (1942).

[2]) Наше Советское правительство еще раньше особой нотой выразило мотивированный протест против подобных империалистических поползновений и решительно подтвердило свои суверенные права на все земли, прилегающие к территории СССР на протяжении Северного Ледовитого океана (прим. ред. Гиз.)

так как для Норвегии он был бы нелишним, то следует предпринять шаги... Пока еще об этих шагах ничего не слышно, но используется этот остров норвежцами в качестве поприща морского звероловного и рыбного промыслов вполне, как собственная территория.

Если вспомнить, что иностранцы ведь давно захватили Шпицберген, почти истребили в окружавшем его море китов, а в XIX веке, когда на Шпицбергене обнаружились богатые залежи прекрасного качества каменного угля, сначала добились признания нейтральности этого нашего исконного достояния, известного нам с незапамятных времен под именем Груманта, а затем, по Версальскому договору, Норвегия стала единоличной управительницей его, хотя этот факт еще до сих пор признан не всеми государствами, то может быть после всего этого мы и не так уж станем удивляться осторожным „Московитам“, скрывавшим в XVII веке от иностранцев свои владения и пути к ним.

VII.

Русские, норвежские промысловые и другие плавания в XIX в. по западной части Северо-восточного прохода.

Теперь вернемся еще раз к рассмотрению исследовательской деятельности русских и других наций в западной части Северо-восточного прохода. На эту часть, по сравнению с восточной, как увидит читатель, приходится огромное число экспедиций и промысловых поездок. В этом, конечно, нет ничего удивительного, так как эта часть является для Северо-восточного прохода исходной и, кроме того, она лежит ближе к западно-европейским морским государствам и к европейской части СССР, а для последней важно во многих отношениях установление морского пути сначала в Западную Сибирь, на Обь и Енисей, т.-е. в более густо населенные части своей азиатской территории.

Возобновление русскими своей исследовательской деятельности здесь открывается экспедицией, совершонной по иници-

ативе вице-адмирала Павла Ивановича Крузенштерна[1]. На собственной шхуне „Ермак“, стоявшей на реке Печоре, Крузенштерн задумал совершить поездку по Ледовитому океану с целью нанесения на карту берега материка к востоку от устья Печоры. Он сам желал командовать судном и выбрал себе в помощники своего сына, лейтенанта русского флота Павла Павловича Крузенштерна. Последний отправился на Печору, чтобы снарядить „Ермака“ в путь. При исполнении этого трудного поручения молодой моряк обнаружил проницательность и знание дела; поручение было тем более затруднительно, что снаряжение происходило в столь отдаленной и пустынной местности. Крузенштерн старший не мог своевременно прибыть к устью Печоры и предоставил командование судном своему сыну.

Павел Крузенштерн младший покинул устье Печоры 10 сентября 1860 г. Через три дня он достиг Карских Ворот и нашел пролив, равно как и море к востоку, совершенно свободным от льда. Позднее время года, некоторые недостатки в конструкции судна и, главнейшим образом, цель поездки побудили Крузенштерна вернуться, совершив предварительно небольшой рейс по Карскому морю: 19 сентября „Ермак“ бросил якорь в Печоре.

В 1862 году вновь была сделана попытка проникнуть на восток от устья упомянутой реки; на этот раз инициатива предприятия принадлежала Михаилу Константиновичу Сидорову, приобревшему впоследствии славу неутомимого ревнителя установления морских сношений между Сибирью и Европой. Снарядили „Ермака“ и норвежскую лоцманскую палубную лодку „Эмбрио“. Начальство над экспедицией принял опять П. Крузенштерн младший. 13 августа суда снялись с якоря, 26—вошли в Югорский Шар; проход по последнему был очень труден, из-за противного ветра и бури. На правом берегу пролива замечено было несколько лачуг ловцов, а по обоим берегам изредка виднелись самоедские чумы и стада оленей. При виде судов экспедиции прибрежные жители влезали

---

[1]) Сын знаменитого первого русского кругосветного мореплавателя, адмирала Ивана Феодоровича Крузенштерна.

на крыши и знаками выражали свое удивление. Оба судна стали на якорь близ острова Вайгача. Часа через два ветер переменился и нагнал в гавань массу льда; „Ермак“ был сорван с якоря и увлечен в Карское море. С большим трудом ему удалось освободиться и стать на якорь близ восточного входа в Югорский Шар. 27 августа Крузенштерн поднял якорь, намереваясь или пройти далее на восток, или найти якорную стоянку, более надежную, чем та, на которую он случайно набрел. Но ветер был так слаб, что невозможно было держаться курса, независимого от течения; привязали судно к ледяному полю и, таким образом, в продолжение нескольких дней шли на импровизированном буксире по Карскому морю. Вскоре судно было окружено льдом и совершенно парализовано в своих действиях. Погода часто стояла прекрасная, термометр показывал +4° по С., сильное марево поднимало отражение льдин на горизонте и придавало последним причудливые и поразительные формы. Повсюду на льду находимы были скопления пресной воды, несколько подобных водохранилищ занимали довольно значительную площадь и обладали немалою глубиною. На ближайшем к судну ледяном поле находились четыре подобных „озера“: из одного брали воду для ежедневного употребления, из другого заготовляли запасы воды для предстоящего пути, в третьем мылись, а в четвертом полоскали белье. 3 сентября при сла-

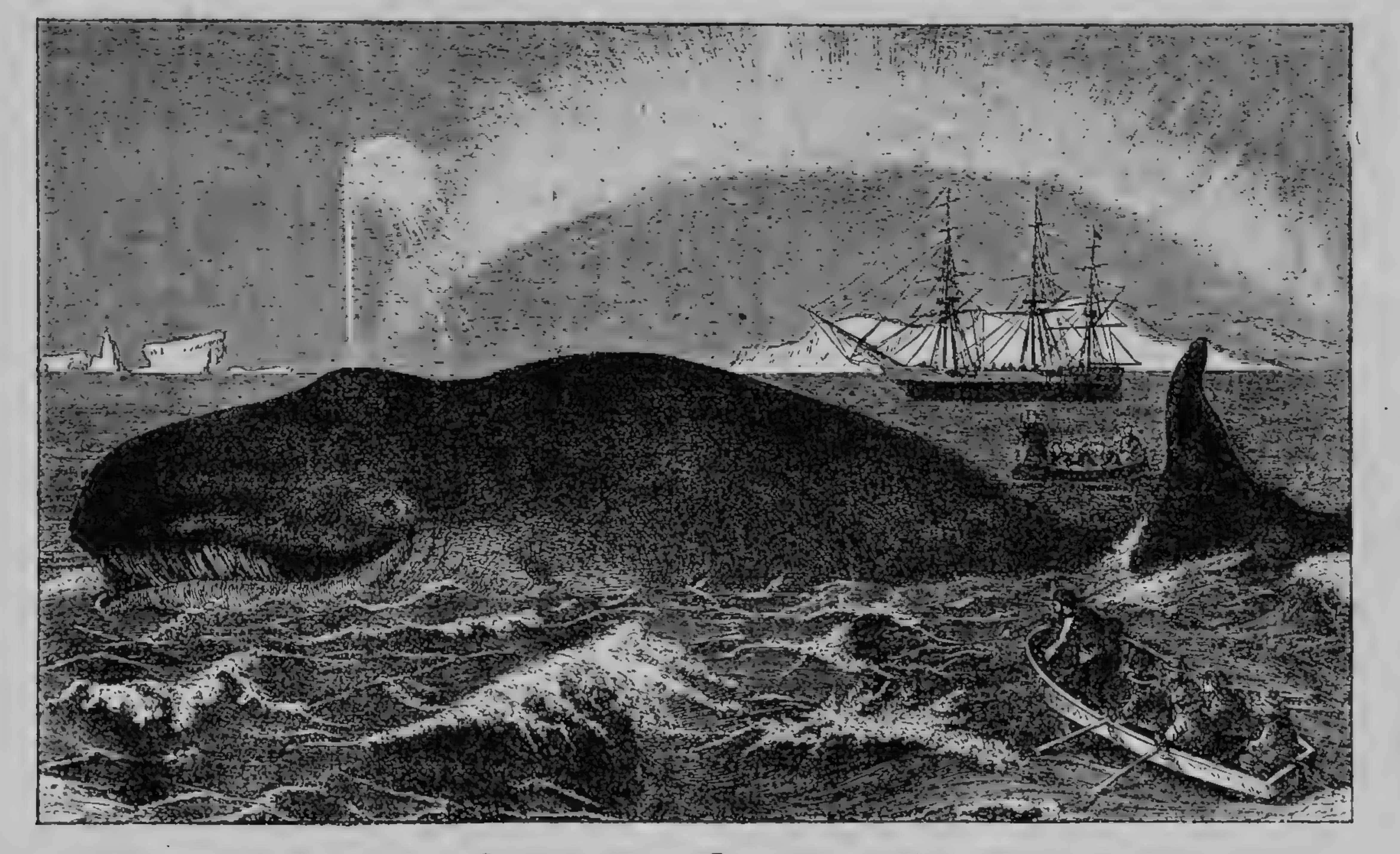


Павел Павлович фон-Крузенштерн младший, род. в Ревеле 1834 г., умер в Дерпте 1871 г.

бом западо-юго-западном ветре льдины начали сдвигаться. Каждое мгновение ожидая роковой катастрофы, принялись перетаскивать съестные запасы и лодки на льдины. Вскоре однакож напор льдин на судно прекратился. Выпал сильный дождь, который после перемены ветра на северо-западный превратился в снег. 7 сентября увидели берег Ялмала. Ледяной пласт, метра в два толщиною, попал под судно и накренил последнее на правую сторону. На следующий день поднялась буря с юго-запада, сопровождавшаяся выпадением снега. Напиравший лед несколько раз потрясал судно так сильно, что команда бросалась спасать провиант и т. п. на льдину. „Ермак“ находился в то время около 70 с. ш. и 65° в. д. (по гринвичскому меридиану) против входа в Карскую губу. Команда работала весь день топорами и баграми, обрубая острые грани льдин, напиравших на судно. 11 сентября погода стояла теплая, и шел дождь. Лед колебался так сильно, что невозможно было выходить на него. В пополудни на „Ермаке“ ощутили несколько сильных, толчков, и корпус был поднят на 30 сантиметров. 13 сентября разразилась сильная буря, которая увлекла „Ермака“ на северо-восток. В ожидании крушения судна, команда раскинула на льду палатку и перенесла в нее жизненные припасы и топливо из трюма. Несмотря на серьезную опасность от напора льдин, скученных бурею, отважные моряки праздновали „тысячелетие России“ пиром и веселыми песнями. 2 сентября форштевень был приподнят льдом на полтора метра над уровнем воды и от времени до времени слышался треск в корпусе. Вода быстро залила трюм на высоту 60 сантиметров. Экипаж с судна перебрался на льдину; вскоре однако же громадное ледяное поле, на котором раскинута была палатка, треснуло, а течь, к счастью, прекратилась, так что команда могла опять перебраться на судно. 15 сентября судно снова находилось в тисках; иногда напор льдин был так силен, что палуба изгибалась наподобие свода. 19 сент. Крузенштерн созвал своих сотоварищей и поручил им выбрать из своей среды трех, с которыми он мог бы совещаться о мерах к спасению. Два дня спустя, команда, угостившись за обедом лучшими запасами пищи, оставила „Ермак“ среди

льдов на произвол судьбы. Направились к берегу. Переход был чрезвычайно труден по причине неровности льда. Вскоре пришлось бросить лодку, которую волокли с собой, а съестные припасы принуждены были перетаскивать на плечах.

При выступлении один матрос тайком унес изрядную порцию водки и в первый же день на пути напился мертвецки пьяным. Нести его на себе было невозможно, выжидать его отрезвления слишком рисковано, а потому решили оставить его, раздев предварительно, для скорейшего протрезвления, до рубахи. На следующий день несчастный, однакоже, догнал своих товарищей, — он всю ночь в темноте путался по их следам. Не раз встречали открытые места, через которые приходилось перебираться на ледяной глыбе, гребя баграми. Переправляясь однажды на таком ледяном пароме, нагруженном почти до погружения, наткнулись на полдюжину моржей; завидев льдину, последние изъявили желание поместиться на ней же, что имело бы последствием совершенное затопление льдины и гибель несчастных путешественников. От своего плана, свидетельствовавшего об общительности и ненании людей, моржи отказались только тогда, когда вожак их пал, сраженный пулей в голову. Крузенштерн и спутники его несколько суток носились на льдине близ берега и перемещались на далекие расстояния, перескакивая с одной льдины на другую, пока наконец достигли земли 28 сентября. Около места выхода на берег находилась самоедская стоянка; обитатели чу́мов ласково приняли потерпевших крушение и угощали их лакомствами оленеводства: сырой и вареной олениной, оленьими языками и мозгами, сырой рыбой и гусиным жиром. Насытившись, усталые путники расположились спать в самоедских чу́мах на мягких оленьих мехах. О чувствах спасенных моряков можно судить по следующим словам: „Все огорчения и труды были забыты, мы наслаждались бесконечным блаженством, чувствуя себя как в раю". Оттуда в нартах, на оленях, путники приехали в Обдорск. Везде на пути туземцы встречали их ласково; иногда гостеприимство гостям было даже в тягость; так напр., один остяк заставлял Крузенштерна пить чай шесть раз в день по шести чашек, и назойливо угощал настойкою водки на табаке — лакомством весьма



Охота на китов в Ледовитом океанѣ.

редким, по понятиям самого хозяина. Переезд Крузенштерна через Карское море лишний раз красноречиво показывает, что полярному мореплавателю должно быть чуждо отчаяние.

Факт перенесения ледяного поля, на котором находился экипаж „Ермака“ от Югорского Шара к восточному берегу Карского моря доказывает, что последнее в это время было почти свободно ото льда и что следовательно в то лето, равно как, вероятно, и в предшествовавшем году, переходу на пароходе или на хорошем парусном судне к устьям Оби и Енисея не представлялось особых препятствий.



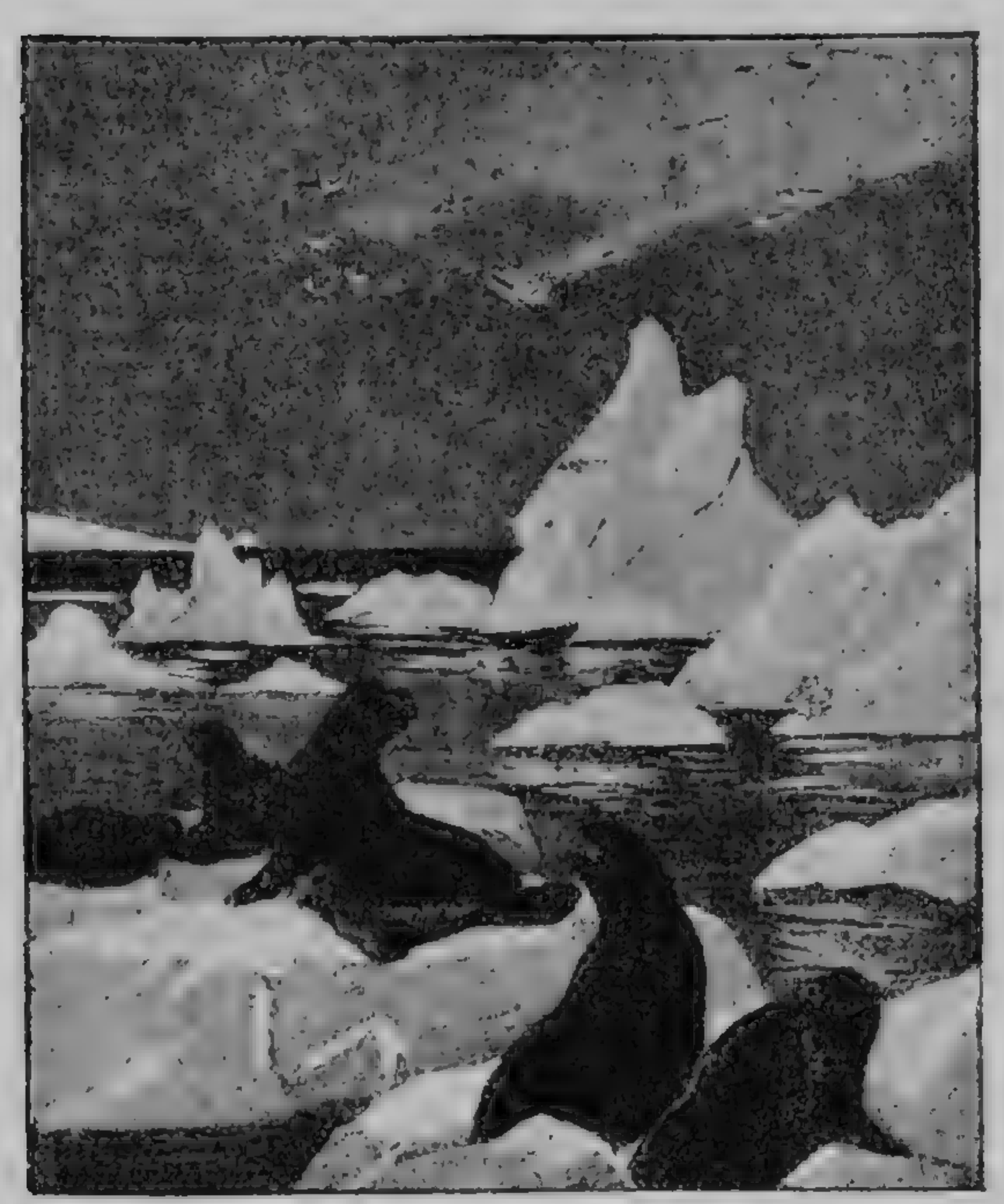
Моржи.

Отчет об этом путешествии Крузенштерна представляет собой между прочим первое подробное описание переезда через Карское море с запада на восток. Трудно было в то время представить себе, что десять лет спустя суда будут ходить по этим водам почти беспрепятственно.

Вскоре после путешествий Крузенштерна для мореходства по Карскому морю наступает новый период, начатый поездками норвежских промышленников, искавших новых мест лова у берегов Новой Земли.

Попытки Англии и Голландии открыть Северо-восточный проход привели к китобойному промыслу у Шпицбергена, значительно увеличившему национальное богатство этих промышленных государств. Сначала бой китов производился непосредственно у берегов, но мало-по-малу, с удалением этих животных от берегов, китоловы стали охотиться за ними на всем протяжении от Шпицбергена до Гренландии.

С прекращением же китобойства у Шпицбергена, этот остров лишь изредка посещался судами, пока наконец русские промышленники не избрали его местом охоты за песцами и оленями. Об этих поездках известно очень мало; можно лишь по остаткам зимних стоянок и охотничьих лачуг, находимых по прибрежьям большинства шпицбергенских фиордов, вывести заключение о распространении охоты и лова на этом острове. Русские ловцы, конечно, зимовали, потому что на плохих судах они поспевали в продолжение лета съездить на Шпицберген и обратно всего один раз, между тем как участие в осенней охоте на оленей возможно было только при перезимовке на острове. Осенью олени весьма тучны и попадаются чаще, нежели в другие времена года. Прекрасные меха лисиц зимою также манили оставаться и попытать счастья. В настоящее время поездки русских зверопромышленников на Шпицберген давно прекратились. Норвежские же звероловные поездки на Шпицберген, начавшиеся в конце XVIII столетия, продолжаются и до сих пор. Предметом лова служат главным образом тюлени и моржи; но количество этих животных с каждым годом становилось там меньше, и потому норвежцы стали искать новых мест; взоры их обратились на Новую Землю и Карское море. Поездки их сюда способствовали более точному знакомству с природой этих мест и гидрографией этой части по-



Тюлени.

лярного моря. Дневники и отчеты об этих поездках неоднократно печатались в свое время на страницах Известий Шведской Академии Наук, в Географических Известиях Петермана и др. научных изданиях. А так как поприщем их плаваний является западная часть Северного Ледовитого океана, т.-е. как раз исходная часть Северовосточного прохода, то понятно, что в истории его открытия необходимо посвятить несколько страниц и этим поездкам.

Первым норвежским промышленником, посетившим остров Новую Землю, был Эллинг Карлсен. В 1868 г. он отправился из Гаммерфеста, проник через Карские Ворота в Карское море, но вскоре вернулся через Югорский Шар и поплыл к северу вдоль берегов Новой Земли до мыса Нассау. В следующем году он снова посетил те же места, при чем по Карскому морю проник почти до острова Белого, у северной оконечности полуострова Ялмала, откуда через Маточкин Шар вернулся в Норвегию.

За Карлсеном последовали многие из норвежских звероловов; между ними Эдуарду Иоганнесену удалось совершить самую замечательную поездку. Иоганнесен не встретил на своем пути из Норвегии в Новую Землю ни одной пловучей льдины и уже 31 мая 1869 г. стал на якорь у Междушарского острова. Потом он прошел под парусами по морю, свободному от льда, вдоль западных берегов Новой Земли мимо Маточкина Шара, до мыса Нассау, куда прибыл 16 июня. Оттуда вдоль берегов прошел на юг и 29 июня через Карские Ворота вступил в Карское море. Дойдя до восточных пределов Карского моря, Иоганнесен поднялся вдоль берега Ялмала до острова Белого, на который прибыл 7 августа; оттуда он поплыл опять на юг, прошел вдоль восточных берегов Новой Земли до Карских Ворот, через которые направился обратно в Норвегию. Вернувшись в Норвегию, Иоганнесен представил Шведской Академии Наук отчет о гидрографических наблюдениях в Карском море, за что был награжден серебряной медалью.

В это же лето англичанин Джон Паллизер проник на парусном судне через Маточкин Шар в Карское море, по которому достиг тоже острова Белого. Он вернулся через Югорский Шар.

Эти путешествия опровергли все прежние пессимистические выводы неудачных экспедиций и пролили новый свет на состояние льдов в Карском море. Можно сказать, что поездки 1868—69 г. г. послужили началом нового периода в истории полярных северо-восточных открытий.

В 1870 г. Э. Иоганнесен снова отправился на Новую Землю. Он попрежнему проплыл на парусах вдоль западных берегов Новой Земли к северу, вернулся через Карские Ворота и пошел к берегам Ялмала, где был 11 августа под широтой 71°48′, откуда поплыл к Новой Земле. Отсюда, после стоянки Уддэ, он пошел снова к Ялмалу. Несмотря на позднее время года, Иоганнесен захотел объехать Новую Землю; от Ялмала он взял сначала курс на северо-восток, потом на запад и достиг Новой Земли 3 сентября. Море все время было свободно от льда. Объехав остров, Иоганнесен вернулся в Норвегию, совершив таким образом беспримерную в то время поездку, за что и был награжден Шведской Академией золотой медалью. Ему в то время было 26 лет.

Из дальнейших многочисленных поездок норвежских промышленников надо отметить поездку Э. Карлсена в 1871 г. Во время этой поездки Карлсену удалось открыть, как называет Норденшельд, „арктическую Помпею“, сохранившуюся не под лавою и вулканическим пеплом, а под снегом и льдом. 9 сентября Карлсен вышел на северо-восточный берег Новой Земли под 76°7′ с. ш. и нашел там развалины дома, длиною в 10 метров и шириною в 6 метров, дом, повидимому, покинутый уже давно, был наполнен сором и льдом. При раскопках нашли различную утварь, книги, ящики и т. п. При внимательном осмотре найденных предметов, убедились в том, что открыли место зимовки Баренца и его спутников. Найденные остатки дали возможность живо представить себе первое зимнее пребывание[1]) европейцев триста лет тому назад на далеком севере.

---

[1]) Некоторые из найденных вещей Эллинг Карлсен увез с собой в Норвегию, где вся находка была куплена англичанином Эллисом Кай за 10.800 крон (ок. 6000 руб. зол.). Кай впоследствии за ту же цену уступил эти реликвии

VIII.

Австрийская экспедиция на „Тегетгофе“

В 1872 году вышла в море для исследования западной части Северного Ледовитого океана знаменитая австрийская экспедиция Юлия Пайера (J. Payer) и Карла Вайпрехта (K. Weyprecht) на судне „*Тегетгоф* (Tegethoff)“. О назначении и цели этой экспедиции скажем словами инструкции, данной ее руководителям: „при благоприятных условиях льда надлежит пройти до Берингова пролива и вернуться через него. Достижение возможно бо̀льшей широты является вопросом второстепенным и рекомендуется только при исключительно благоприятных условиях. Попытка проникнуть к северному полюсу разрешается только в том случае, когда достижение Беринго́ва пролива в течение двух зимних и трех летних сезонов окажется неисполнимой. Исходной точкою экспедиции назначается северный берег Новой Земли. Само

голландскому правительству. После Карлсена зимовье Баренца было посещено многими путешественниками: в 1875 г. норвежский зверолов М. Гундерсен, между прочим, нашел там в поврежденном ящике две карты и голландский перевод описания путешествия Пета и Джэкмана (единственный дошедший до нас экземпляр); в 1876 г. англичанин Чарльз Гардингер предпринял систематическую раскопку развалин и добыл много интересных предметов: несколько остатков рукописей и записных книжек, остатки разных книг, картин и карт, пять медных монет, остатки голландского знамени и крестообразного посоха, маленький компас, несколько циркулей, чернильницу и два гусиных пера, которыми полярные путешественники пользовались 300 лет тому назад, печать, деревянную палку, оружие и охотничьи принадлежности, свечи, части домашней утвари и носильного платья и др. вещи. Важнейшей находкой, добытой Гардингером, были остатки рукописи, которую Хемскер и Баренц, уезжая оттуда, заключили в пороховой рог и подвесили в дымовом отверстии. Гардингер нашел ее в виде плотного комка, которого развернуть, а тем менее дешифровать, не представлялось ни малейшей надежды. Де-Йонге и И. К. Гингману удалось, однако, и то и другое. Документ подписан Баренцом и Хемскером и, по содержанию, тождествен с данными, сообщенными де-Вером в его дневнике об этом плавании и о перезимовании их на Новой Земле. Гардингер поднес все эти предметы в подарок Голландии для сохранения в Гааге вместе с прочими остатками зимовья Баренца.

Предметы, найденные М. Гундерсеном, по словам Норденшельда, хранятся в Гаммерфесте, все же прочие остатки зимовья ныне выставлены в модельной комнате морского департамента в Гааге. Сама комната музея представляет внутренний вид дома Баренца на Новой Земле.

собою разумеется, что следует насколько возможно избегать приближения к уже известным берегам Сибири". Пайер сам еще определеннее говорит о своей экспедиции: „отдаленную цель, так сказать, идеал нашего путешествия представлял Северо-восточный проход; ближайшее же назначение „Тегетгофа" было—иследование части Ледовитого океана или земель к северо-востоку от Новой Земли".

Для того, чтобы предотвратить возможность напрасной затраты громадных сумм на достижение, может быть, невыполнимого проекта или цели сомнительного достоинства, Пайер и Вайпрехт решили предварительно, в 1871 г., предпринять рекогносцировочную поездку на восток от Шпицбергена на законтрактованном в Тромзе совершенно новом парусном судне „*Исбьёрн*" (Белый Медведь.) 21 июня они вышли из Тромзе, 29 июля достигли острова Надежды, к юго-востоку от Шпицбергена, и прошли к Южному мысу Шпицбергена, затем вернулись к острову Надежды. 1 сентября достигли крайней северной широты в эту поездку (78° 48′ 8″), а 4 октября бросили якорь в Тромзе. Эта поездка представляет первую попытку проникнуть к северу-востоку от Нордкапа в Ледовитый океан между Шпицбергеном и Новой Землей; она убедила Пайера и Вайпрехта в том, что плавание в этом направлении не невозможно. Вернувшись на родину, австрийцы энергично стали готовиться к снаряжению экспедиции на „Тегетгофе" (названном так по имени известного австрийского адмирала). Большую часть расходов по снаряжению экспедиции принял на себя щедрый покровитель научных исследований граф И. Н. Вильчек. Корабль был снабжен так богато,



Карл Вайпрехт.



Юлий Пайер.

как это редко случается с полярными экспедициями. Экипаж судна состоял, кроме Пайера и Вайпрехта, еще из двух офицеров австрийского флота, врача (он же и зоолог), гарпунщика норвежца, двух тирольских горцев и 11 славян — далматинцев матросов, машиниста, кочегара и т. д.

Пароход был снабжен продовольствием и всем нужным на три года и вышел в море 13 июля 1872 г. Вильчек не ограничился ролью только жертвователя, а распространил свою заботливость до того, что сопровождал вначале „Тегетгоф", на вновь законтрактованном „Исбьёрне", затем поехал на Новую Землю для устройства там в условленном месте склада угля и провианта.

С момента, когда Вильчек расстался с экипажем „Тегетгофа", в течение двух лет об экспедиции Пайера и Вайпрехта не было никаких известий. В декабре 1873 года Петерман весьма основательно доказывал, что раньше осени 1874 г. не следует даже ожидать от этих смелых мореплавателей никаких сведений. Тем не менее, всеми невольно овладело все-таки весьма понятное беспокойство. Уже весною 1874 г. выражалось в газетах опасение, что, быть может, пароход „Тегетгоф" погиб вместе со своим экипажем. Только Вильчек не отчаивался, он не терял времени и старался всеми возможными средствами оказать „Тегетгофу" какую-либо помощь. Между прочим, он велел изготовить 50 маленьких резиновых воздушных шаров, которые, с привязанными к ним записками, вручались китоловам, отправлявшимся к крайнему северу с тем, чтобы они их выпускали в различных местах Ледовитого океана, в надежде этим способом завязать сношения с затерявшеюся экспедицией. Кроме того, он назначил премию в 1.000 гульденов тому судну, которое доставит какие-либо сведения о пароходе „Тегетгоф", или откроет следы его перезимовки, о чем и было распубликовано в газетах Англии, Норвегии, Швеции и России. Лондонское Географическое Общество поручило отправлявшемуся в шпицбергенские воды кораблю разведать об участи невозвратившихся; русское морское министерство в этом же смысле обратилось с вызовом к своим морякам и промышленникам, плававшим по Ледовитому океану. Известный знаток полярного моря и

поборник идеи Вел. Сев. мор. пути, русский купец М. К. Сидоров, высказал свое мнение в том смысле, что „Тегетгоф", вероятно, все еще находится затертым во льдах у мыса Нассау; более того, он даже предлагал сделать всероссийскую подписку, чтобы собрать средства на посылку помощи австрийской экспедиции. Шотландский исследователь Шпицбер-



Тегетгоф во льду.

гена и судовладелец Ли Смит (Leigh Smith) отправил на поиски „Тегетгофа" в Карское море пароход „*Диану*" под командой капитана Виггинса [1]). В это самое время, а именно, 3 сентября 1874 г., совершенно неожиданно пришла радостная весть о том, что экспедиция Пайера и Вайпрехта прибыла в Европу.

Судьба экспедиций, как это обыкновенно и бывает, сложилась совсем иначе, чем было предусмотрено официальной инструкцией.

Уже к вечеру того дня, как Вильчек простился с „Тегетгофом" (21 августа), последний был окружен льдами

[1]) Это плавание убедило Виггинса в том, что Карское море в конце лета доступно, если не всегда, то очень часто.

к северо-востоку от мыса Нассау, на западном берегу Новой Земли, под 76$^1/_2$° с. ш., и после этого ему уже никогда не удавалось освободиться от этого ужасного плена. Если это обстоятельство само по себе было печально, то с 13-го октября оно сделалось в высшей степени опасным, так как судно стало почти ежедневно, в течение всей зимы, подвергаться ужаснейшему напору льда. Пайер следующим образом картинно описывает это явление. „Точно возмущенная народная толпа, восстали на нас ледяные глыбы. Среди плоских равнин вдруг вздымались грозные ледяные горы, легкий треск переходил в грохотание, разраставшееся в какой-то бешеный гул“. Громоздящиеся под кораблем льдины мало-по-малу выпирали его из моря. Все наскоро приготовились покинуть корабль по первому знаку; высадка, благодаря окружавшим корабль льдам, казалось, впрочем, одинаково гибельным исходом. Сила напора льда была ужасна, и можно было предвидеть, что, если лед не выпрет судна целиком, оно будет сокрушено в щепки. То и дело раздавался треск и шипение, точно на пожаре. В таком положении, притом при почти сплошной тьме, корабль пробыл 130 суток, в течение которых опасность казалась неминуемой по несколько раз в день. Все спали не раздеваясь и по первому сигналу выбегали на палубу, готовые оставить корабль.

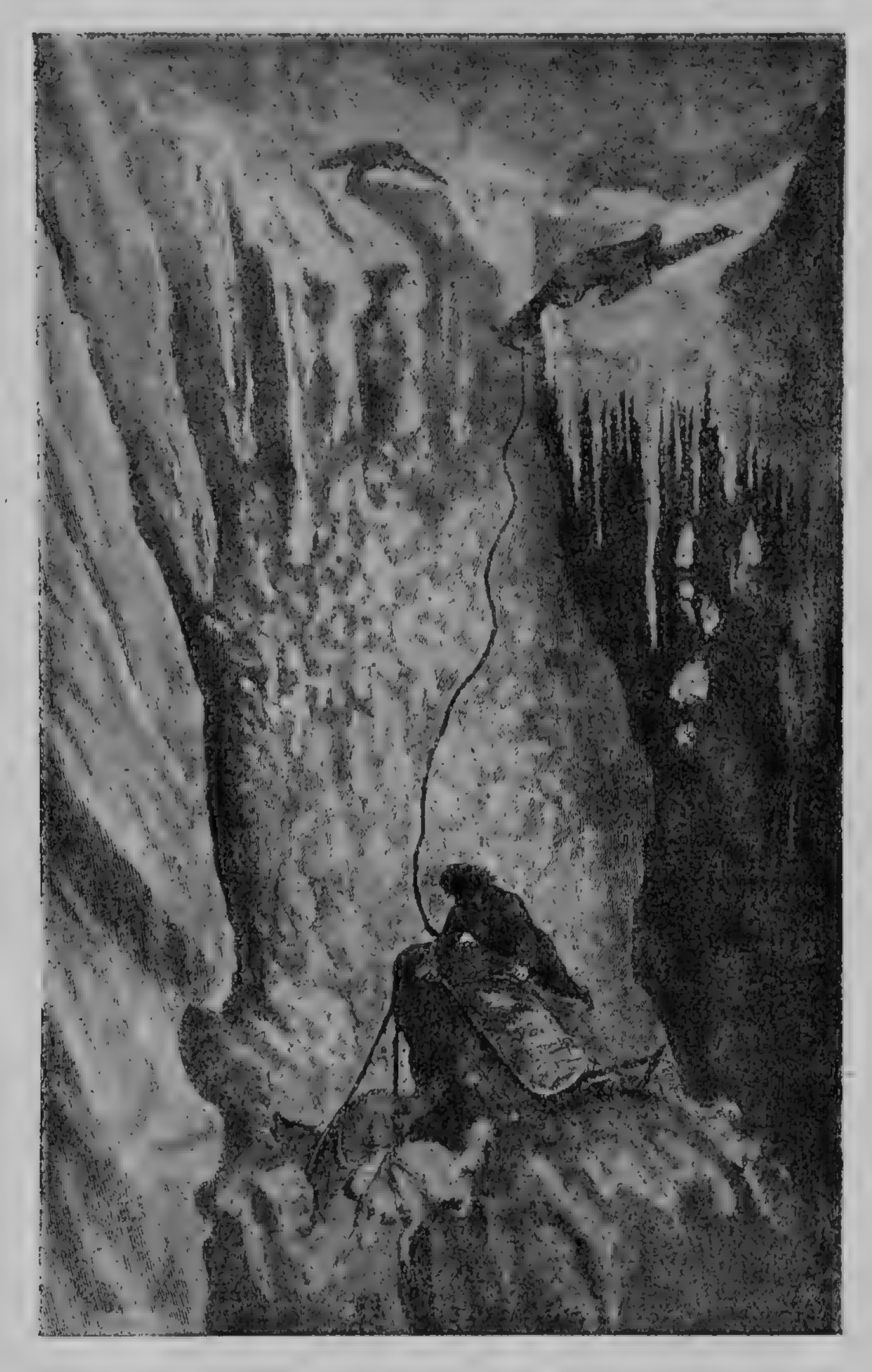
Однообразие жизни на узком пространстве корабля, невозможность удаляться по окружающему льду на значительное расстояние от судна и, вследствие этого, недостаток движения и разнообразного труда сильно давали себя чувствовать, особенно во время трехмесячной ночи. „Никакая привычка не в состоянии примирить культурного человека с мглистой пустыней; он всегда будет чувствовать себя чужим среди природы, с которой постоянно приходится бороться, и которая является родною только для немногих животных и людей, проводящих свою жизнь в еде да во сне, не мучаясь воспоминанием о лучших днях. Привычка к морозам и к лишениям является лишь средством физической защиты. Истинное же спасение в неустанном труде“.

В таком положении стали делать приготовления для зимовки. Палубу покрыли снегом, весь корпус окружили ледя-

ным валом, который приходилось постоянно поправлять по мере того, как он подвергался порче от напора льдов, носовую часть парохода покрыли тентом, кормовая оставалась незакрытою в виду необходимости постоянно быть наготове. Недалеко от парохода был выстроен бревенчатый дом для первого убежища, на случай крушения корабля вследствие беспрестанно повторявшегося напора льда. Организовали беспрерывные метеорологические наблюдения.

Угнетенное настроение и упадок духа экипажа отразились неблагоприятно на состоянии его здоровья: цынга и болезни легких были не редки.

16-го февраля солнце впервые опять показалось над горизонтом, а 25-го числа почти внезапно прекратился мучительный напор льда. С наступлением лета 1873 г. зародилась надежда на то, что с разрушением льдины совершится освобождение. Но надеждам не суждено было осуществиться. Льдина оставалась несокрушимой все лето. Итак, с грустной покорностью воле судьбы приходилось встретить вторую зиму. Но тут в самом начале случилось обстоятельство, которое внесло большое оживление и разнообразие в их скорбную жизнь. 31-го августа совершенно неожиданно увидали на расстоянии километров 25 к северу выплывающую из тумана возвышенную землю. Первый замеченный крутой утесистый мыс был назван именем адмирала Тегетгофа. Вскоре были усмотрены еще несколько впереди лежащих невысоких островов, а также глетчеры; вновь открытая земля была названа „Землею Франца Иосифа". В течение сентября и октября льдина с пароходом все еще подвигалась вдоль берега этой земли. Но вот, в конце октября сильный ветер придвинул льдину с кораблем на расстояние 5—6 километров от земли Тогда и перебрались на эту землю под 79° 54′ с. ш.; здесь сложили каменную пирамиду, под которой положили документ с кратким описанием плавания. Остров оказался пустынный, покрытый льдом и снегом; его назвали именем Вильчека. В скором времени, несмотря на зимнюю темноту, сделали еще несколько экскурсий, но более определенных сведений о форме, величине и свойствах открытой земли получить не удалось.



Приключение с Пайером, Орелем и одним матросом. Сани с собаками, обрушившиеся в ледяную пропасть.

Полярная ночь, продолжавшаяся 125 дней, прошла на этот раз без тех страшных тревог, которым они подвергались в течение предыдущей зимы: напора льдов они уже более не испытывали. Команда приободрилась, производились тща-

тельнейшие магнитные наблюдения, определяли с наиболее возможной точностью целым рядом наблюдений географическую долготу и широту места их второй зимовки (59° в. д. от Гр. и 79° 51′ с. ш.), охотились за белыми медведями и убили их 67 штук и т. д. Так прошла зима, вновь показалось над горизонтом солнце, наступил май месяц, а не обнаруживалось никаких признаков освобождения из ледяного плена. Тогда Пайер и Вайпрехт с их смелыми спутниками решили оставить в конце мая пароход и сделать попытку вернуться на родину на санях или лодках. В ожидании этого были предприняты чрезвычайно трудные и рискованные обширнейшие экскурсии для исследования Земли Франца Иосифа, которые должны быть причислены к самым смелым и поразительным из числа почти всех подобного рода экскурсий, когда-либо предпринятых полярными путешественниками. Первая экскурсия, длившаяся с 10 по 16 марта, была направлена к северо-западу вдоль берега западной части открытой земли. Вторая — с 24 марта по 26 апреля, во время которой достигли 81° 37′ с. ш., т.-е. такой широты, которой никому еще не удавалось достигнуть, следуя по суше, а не по морю. Здесь сделали привал и отсюда часть экспедиции вернулась обратно, а Пайер с двумя помощниками пошли дальше на север. Тут с ними произошло страшное приключение. Едва успели сделать шагов двадцать вперед—один из помощников Пайера, Орель, оглянулся назад, чтобы посмотреть, не было-ли что забыто на месте привала;—вдруг раздался страшный треск: люди, сани, собаки, все исчезло, только Орель остался без всего, один на снежной площади. Со страхом начал он искать исчезнувших товарищей и вскоре увидел, что они провалились во внезапно образовавшуюся трещину. Пайер, к счастью, повис на кушаке и успел прижаться к стене, благодаря тому обстоятельству, что сани застряли поперек щели. Орель прилег на живот и осторожно подполз к краю трещины. Тут он увидел Пайера на глубине 4-х метров; из пропасти слышался стон матроса и визг собак, запутавшихся в вожжах и висевших в воздухе. Орель бросил Пайеру нож, которым тот мог перерезать кушак; освободившись, он выбрался наверх. Матросу Орель и Пайер стали кричать вниз, чтобы он

ни под каким видом не смел ни сесть, ни лечь, в противном случае неминуемо окоченеет. Затем они пустились догонять возвращавшийся отряд, что им и удалось через 11 километров. Взяв с собой тирольца Клотца, они вернулись через $3^1/_2$ часа к трещине. Прежде всего тотчас же были положены поперек щели два шеста; Клотц спустился по веревке в пропасть и вытащил оттуда матроса, собак и даже сани с кладью. Это неприятное происшествие не удержало однако Пайера, этого неутомимого руководителя всех экскурсий, от продолжения пути. При постоянно возраставших затруднениях от образовавшихся щелей и трещин, беспрестанно проваливаясь в снегу, дошли к полдню 12 апреля до 82° 5′ с. ш. На мысе Флигели водрузили австрийский флаг и оставили в щели высокого утеса письменный документ, как доказательство своего пребывания здесь. С этого места путешественники пустились в обратный путь к пароходу.

Третья кратковременная экскурсия в начале мая была направлена к западу.

Поездки эти выяснили, что, по своему протяжению, Земля Франца Иосифа приблизительно такой же величины, как и Шпицберген, и состоит из нескольких отдельных и довольно значительных частей: „Земли Вильчека“ к востоку, „Земли Зичи“ — главной массы — к западу, пересеченной многочисленными фиордами и окруженной многими островами. Преобладающая везде горная порода — долерит. Несомненна геологическая однородность этой страны с северо-восточною Гренландией. Средняя высота гор — от 600 до 900 метров, только к юго-западу вершины достигают приблизительно 1500 метров. Все громадные углубления между хребтами наполнены большей частью глетчерами таких гигантских размеров, какие можно встретить только в арктическом мире. Растительность значительно беднее, чем на Шпицбергене, Гренландии и Новой Земле.

Земля эта, вероятно, совершенно необитаема; на юге, кроме белого медведя, не встречали никаких животных. Многие местности этой новооткрытой земли чрезвычайно живописны, хотя и носят явную печать арктического оце-

пенения. Более или менее удобной гавани ниже не было замечено [1]).

По возвращении на „Тегетгоф“ и надлежащем отдыхе, экипаж, тщательно подготовившись, оставил свой корабль и направился к югу. Все значительные зоологические и друг. естественно-научные коллекции, все медвежьи шкуры, большая часть продовольственных запасов и тысячи других ценных вещей были оставлены на пароходе, взяли только то, без чего совершенно нельзя обойтись. Шли по льду, перебирались с льдины на льдину, беспрестанно меняя сани на лодки и обратно. Но непрерывный южный ветер гнал лед, а вместе с тем и экипаж к северу, парализуя весь успех тяжелых усилий к продвижению на юг, так что, спустя два месяца после оставления парохода, экспедиция была не далее 15 километров от него. Только во второй половине июля ветер переменился, и им удалось в течение 20 дней подвинуться на юг на 450 килом. 96 дней сряду австрийские мореплаватели скитались то на лодках, то на санях, то по льду, то по воде в неведомых странах, придерживаясь исключительно указаний магнитной стрелки. Наконец, они достигли Адмиралтейского полуострова Новой Земли. 24 августа к вечеру они встретили в заливе Дунен две русских шхуны, занимавшихся там рыболовством. От капитана одной из шхун („*Николай*“), Федора Воронина, австрийцы, к неописанной своей радости, получили письма от друзей и знакомых и экземпляр книжки комитета австрийской полярной экспедиции, которые были розданы промышленникам, плававшим в этом году в Северном Ледовитом океане, на случай встречи с экспедицией. Шхуна „Николай“ и доставила австрийцев в гавань Варде.

Эта большая австрийская экспедиция на „Тегетгофе“ под начальством Пайера и Вайпрехта составляет эпоху в истории полярных исследований вообще, и в истории открытия Северо-восточного прохода в частности. Хотя смелым путе-

[1]) От осмотренной восточной половины Земли Франца Иосифа, Британский пролив отделяет западную часть ее, состоящую из двух больших островов известных теперь под именем Земли Александры и нескольких малых. Эта часть осталась неосмотренной австрийцами.

шественникам и не удалось достигнуть намеченной им цели, тем не менее они оказали неоцененные услуги последующим экспедициям своими работами по изучению природы севера вообще, и гидрографии полярного моря в частности. В первый раз за 270 лет в европейском полярном море было сделано новое чрезвычайно важное открытие. Это обстоятельство возбудило громадный интерес во всех мореплавателях и географах и приковало опять их внимание к Северо-восточному проходу [1]).

IX.

Капитан Джозеф Виггинс. Профессор Адольф Эрик Норденшельд. Де-Лонг. Нансен.

То, что не было суждено исполнить австрийцам, удалось осуществить их последователям, поставившим себе туже цель. Заняться разрешением вопроса о Северо-восточном проходе побуждали теперь, с одной стороны, новые явные доказательства непригодности Полярного моря для плавания в слишком высоких широтах, и, с другой стороны, открытие возможности плавания по Карскому морю, считавшемуся до сих пор непроходимым скоплением льда. После этого мореплаватели и обратили главное свое внимание на кратчайший, более южный путь через Карское море. Сначала, как и триста лет тому назад, имелась в виду чисто торгово-промышленная цель — открытие торгового пути между северными

---

[1]) Если бы В. Я. Чичагов был более настойчив в выполнении инструкции, данной ему Ломоносовым, то, конечно, открытие этой земли досталось бы на его долю на 110 лет ранее. Если бы русские осуществили экспедицию для изучения пловучих льдов в Сев. Лед. океане, проектированную в 1870 г. П. А. Кропоткиным, то не могли бы не открыть этой земли, тем более, что Кропоткин высказал предположение, что к северу от Новой Земли должна находиться „еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает за собой льды" и привел ряд доказательств этого предположения. Таким образом Кропоткин открыл землю Франца Иосифа теоретически еще в 1870 г. (См. об этом: „Экспедиция для исследования русских северных морей. Доклад комиссии, избранной отделением географии физической для разработки плана снаряжения экспедиции. Составлен П. А. Кропоткиным при содействии А. И. Воейкова, М. А. Рыкачева, барона Н. Г. Шиллинга, Ф. Б. Шмидта и Ф. Ф. Яржинского". Спб. 1871 г. Изд. Географич. О-ва, стр. 41).

странами Европы и громадными реками, выходящими из центра Азии и пересекающими поперек всю Сибирь. Эта задача вызвала соревнование между голландцами, англичанами, немцами и шведами, результатом чего явилось несколько новых экспедиций. Более важное значение из них имеет плавание английского капитана Джозефа Виггинса в 1874 г. на пароходе „*Диана*". Ему, между прочим, было поручено Ли Смитом и оказание помощи австрийской экспедиции Пайера. Виггинс направился к Югорскому Шару, 26 июня прошел его и, найдя Карское море свободным от льда, пустился беспрепятственно по нем, миновал полуостров Ялмал и достиг на востоке $82^1/_2$° в. д. от Гринвича при 76° с. ш., т.-е. побывал не только на меридиане Оби, но и восточнее устья Енисея. Так далеко на восток до „*Дианы*" не проникало из Европы ни одно судно. Из сделанных им в пути промеров глубины Виггинс вывел заключение, что вполне возможно установить постоянное пароходное сообщение между Англией и устьями Оби.



Джозеф Виггинс.

В октябре 1874 года к журналу Петермана „Die Geographischen Mittheilungen" (Географические Известия) была приложена карта новейших полярных исследований, на которой означен был путь последнего плавания Виггинса. Когда профессор Адольф Эрик Норденшельд (A. E. Nordenskiöld) получил карту Петермана, то увидел из нее, что Виггинс не встретил препятствия во льдах для прохода через Карское море в Обскую губу, а следовательно, и в Енисейский залив. Капитан Виггинс на пароходе с глубокой осадкой не мог войти в реку Обь только потому, что в Обской губе встретил мели; но само собой разумеется, что ему легко было бы проехать на парусной лодке вблизи берега до Обдорска

и далее. Профессор Норденшельд, сообразив все эти обстоятельства и зная, что в Енисейском заливе мелей нет, составил план — дойти на морском судне, и при том для безопасности на звероловном, до Енисейского залива, потом плыть близ берегов на парусной лодке и подняться по Енисею до места, с которого начинается русское пароходство. И так, собственно, открытие морского пути через Карское море в устья Сибирских рек следует приписать английскому капитану Виггинсу, а осуществление — шведскому профессору Норденшельду.

Уже в следующем 1875 г., на особо построенной для северных плаваний яхте, „*Прёвен*" („Опыт") Норденшельд 8 июня вышел из норвежской гавани Тромзе, 17-го обогнул Нордкап, а затем в 6 дней достиг Новой Земли. Маточкин Шар и Карские Ворота оказались загроможденными льдом, через Югорский же Шар удалось пройти и выйти в Карское море, оказавшееся совершенно свободным от льда. 8 августа „Прёвен" достиг северо-западной стороны полуострова Ялмала и отсюда направился сначала на север; под 75°30' с.ш. встретился непроницаемый лед; тогда повернули на восток к мысу Северо-восточному на правом берегу устья Енисея и здесь бросили якорь в заливе Диксона,— так было названо место, избранное капитаном „Прёвена" Исаксоном для стоянки яхты. Отсюда Норденшельд направился в привезенной с собой лодке вверх по Енисею, до Енисейска, а „Прёвен" вернулся обратно в Норвегию. 3 сентября „Прёвен" вошел в Маточкин Шар, а 3 октября бросил якорь в Тромзе.

Значение этого плавания в России склонны были преуменьшать, приписывая его исключительно счастливой и очень редкой случайности в распределении льда в Полярном море. Желая доказать ложность этого мнения, и чтобы наладить фактически начало торговому сообщению северным морским путем между Европой и Сибирью, Норденшельд в 1876 г. предпринял вторую поездку на пароходе „*Имер*". В этот раз ему удалось не только проникнуть в устье Енисея, но и подняться вверх по реке до деревни Яковлевой под 71° с. ш., где он и оставил груз европейских товаров. Открытый в Енисейской губе остров был назван Норденшельдом островоми Сбирякова, в честь

А. Сибирякова, доставившего бо̀льшую часть средств на снаряжение экспедиции.

Почти одновременно с самим Норденшельдом в том же 1876 г. к устью Енисея прибыли еще два корабля: „Темза" и „*Северное Сияние*". Первый, под командой Виггинса, был снаряжен товариществом русских купцов, во главе которых стоял А. Сибиряков, а второй, под командой Шваненберга, принадлежал М. Сидорову.

В 1877 г. русский капитан Давид Шваненберг на парусном судне „*Утренняя Заря*", построенном в Енисейске, совершил плавание с грузом из Енисейска в Петербург в течение 100 дней (с 24 авг. по 3 дек.). На этом судне капитан Виггинс предполагал перевезти команду своего погибшего в устье Енисея судна в Англию, но английские моряки заявили, что ни за что в мире не согласны пускаться в море на таком утлом судне. Командир парохода „*Фразер*", капитан Дальман тоже убеждал Шваненберга отказаться от опасной поездки, но тщетно. Последний благополучно совершил свою поездку. Экипаж „Утренней Зари" состоял из 5 человек: капитана Шваненберга, штурманов Нуммелина и Мейенвальдта и двух ссыльных.

Итак, „Северный морской путь" из Европы в Сибирь был проложен и установлен, что можно видеть из того, например, что уже в 1879 г. к устью Оби вышло 6 судов из английских портов и одно из немецкого; к Енисею—три судна: одно из Англии и два из Германии. Нужно однако заметить, что ни одному из этих судов не удалось войти в Карское море, так как все три пролива были забиты льдом. Тем не менее, пароход „*Луиза*", под командой Дальмана, решившегося выждать перемены в положении льдов, успел в первой половине сентября проникнуть через Югорский Шар в Карское море и прийти беспрепятственно к устью Енисея 13 сентября. Выгрузив доставленный им товар (сахар, табак, деревянное масло, керосин) и приняв обратный груз (зерновой хлеб), „Луиза" вернулась обратно и прибыла в Бремергафен 30 октября.

Успех двух плаваний Норденшельда доказал окончательно и неопровержимо, что западная часть Северо-восточного про-

хода может быть использована даже в качестве торгового пути [1]). Это обстоятельство воодушевило названного ученого смело взяться и за осуществление грандиозной задачи во всем ее объеме — совершить сквозное плавание по Северному Ледовитому океану из Атлантического в Великий, вдоль берегов Европы и Азии, т.-е. открыть весь тщетно разыскиваемый в течение трех столетий Северо-восточный проход.

Возможность плавания к востоку от Енисея до Берингова пролива, не удаляясь далеко на север от берегов материка, Норденшельд основывал на следующих теоретических соображениях.

Вследствие огромного количества теплой воды, выносимой реками Обью с Иртышем и Енисеем в Северный Ледовитый океан, можно с уверенностью рассчитывать, что в сентябре, а может быть, уже и во второй половине августа, воды в этой части Ледовитого океана свободны от льдов, по крайней мере, на значительное расстояние вдоль берега.

В этих высоких широтах влияние вращения земли на реки, текущие вдоль меридиана, очень значительно и сообщают им, как текущим с юга на север, отклонение к востоку. Поэтому вода, приносимая Обью и Енисеем, держится сначала как бы запертою Таймыром, а за мысом Челюскин направляется на северо-восток или на восток.

Чтобы судить о том расстоянии, на какое поток воды, идущий от Оби и Енисея, способен удалять пловучие льды, не следует забывать, что даже слабый ток обнаруживает влияние на положение льдов и что, напр., течение Ла-Платы, которая своей многоводностью не может соперничать с Обью и Енисеем, явственно замечается на полторы тысячи километров от устья этой реки, т.-е. на расстоянии, почти втрое большем того, какое отделяет гавань Диксона от мыса Челюскина.

Ветры, которые в осенние месяцы часто дуют в этих местах с северо-востока, должны с своей стороны также

---

[1]) Собственно говоря установлением морского пути из Европы к Оби и Енисею отчасти разрешена и задача Северо-восточного прохода, так как обе упомянутые реки судоходны до границ Китая, по ним, значит, можно проникнуть в Китай, а оттуда в Японию и Индию.

содействовать поддержанию вдоль рассматриваемого берега широкой полосы, почти совершенно свободной от льдов.

А. М. Сибиряков, много содействовавший снаряжению этой экспедиции, собирал для Нарденшельда сведения из северной Сибири о состоянии льдов в прилегающих морях и, хотя они были не многочисленны, но все согласны в том, что широкая полоса моря у берегов Сибири с июля по сентябрь бывает свободна от льда; северный ветер иногда и в это время пригоняет к берегу лед, но в не большом количестве. Отсюда Норденшельд вывел заключение, что летом лед южным ветром отгоняется от берега, но не так далеко, чтобы при северном ветре не появиться опять у тех же берегов, и что, вероятно, Сибирское море, так сказать, отгорожено от настоящего Полярного моря барьером из ряда островов; из них теперь известны только на западе Новосибирские, а на востоке Земля Врангеля. Этот островной барьер с одной стороны не допускает полного удаления льда с частей моря, находящихся между этими островами и материком, и даже благоприятствует зимою образованию льда, а с другой стороны, защищает берег от тех собственно полярных льдов, которые образуются к северу за этими островами. Еще более утвердили Норденшельда в его мнении примеры исторических плаваний, совершонных в Сибирском море участниками Великой Северной Экспедиции и другими, а именно: в 1736 г. капитан-лейтенантом Прончищевым, вышедшим из устья Лены и к 1 сентября не дошедшим до м. Челюскина только на несколько минут широты; в 1739 г.— плавание капитан-лейтенанта Харитона Лаптева, шедшего тем же путем как и Прончищев и не дошедшего до мыса Челюскина километров на 90; замечательное плавание 1648 г. Семена Дежнева из Колымы вокруг Чукотского полуострова Беринговым проливом к устью реки Анадыря; плавание Стадухина в 1649 г. до Чукотского мыса; экспедиции Беринга, Кука, Геденштрема, Анжу, Врангеля; особенно же убедительной, в этом отношении, показалась Норденшельду находка, сделанная в 1815 г. спутником Геденштрема, Санниковым, о которой мы упоминали в своем месте (см. стр. 94).

Даже самые неудачи, бедствия и гибель, которые претерпели многие из первых исследователей восточно-сибирских берегов — члены Великой Северной Экспедиции, — не могли поколебать твердости убеждений в этом вопросе Норденшельда, и их он совершенно правильно истолковывал в свою пользу. Он говорил, что те небольшие слабые суда, на которых пытались объезжать эту часть океана, были дурно построены, законопачены мхом с глиной, сшиты вицами и потому сильно накренялись и получали течь даже при незначительной качке, а при сильной — беспомощно гибли, если не успевали во время попасть в спасительную пристань. Для таких судов открытое море при свежем ветре было более опасно, чем море, покрытое льдами, так как в случае гибели судна, здесь все-таки людям представлялась возможность спасаться по льду. Старинные русские суда всегда старались входить в пристань, удобную для перезимовки в такое именно время года, когда Полярное море наиболее свободно от льдов, в конце лета и в начале осени, потому что при малой скорости хода они не могли рассчитывать вернуться с дальнего расстояния в надлежащее время и место на зимовку. О том, каково было снаряжение русских полярных экспедиций того времени, можно судить уже по тому примеру, что Прончищев и его жена умерли от цынги не зимой, а в конце лета. „Принимая все это во внимание“, говорит Норденшельд, „мне кажется вероятным, что хорошо снаряженный пароход, должен быть в состоянии, не встречая слишком много трудностей, особенно осенью, от льдов, в несколько дней пройти этим путем и тем не только разрешить уже давно решаемую географическую задачу, но и исследовать в географическом, гидрографическом, геологическом, метеорологическом и естественно-историческом отношениях огромное водное пространство... Даже если бы географическая цель и не была достигнута, то во всяком случае будут собраны важные и богатые материалы для географии, гидрографии, фауны и флоры Ледовитого моря Сибири“.

Вышеприведенные мысли, развитые в форме довольно полного доклада, были поданы Норденшельдом в июле 1877 г. королю Швеции и Норвегии Оскару II, как план проекта

новой экспедиции. Оскар II обещал свое содействие, шведский государственный сейм тоже щедро откликнулся на проект. Кроме того, известные меценаты,— шведский негоциант Оскар Диксон и русский купец А. М. Сибиряков изъявили готовность доставить экспедиции нужные средства. Все издержки на экспедицию были разделены поровну на три части: короля Оскара II, Оскара Диксона и А. М. Сибирякова.

Для экспедиции куплен был пароход „*Вега*", который был построен в Бремергафене для акционерной компании „Ледовитое море". Он употреблялся для звериной и рыбной ловли на Северном Ледовитом океане и снабжен был всеми для того нужными и употребительными скреплениями. Это— довольно большое судно (357 тонн), которое при начале плавания было бы тяжело нагружено запасами провиантаи и угля. И потому Норденшельд очень обрадовался, когда А. М. Сибиряков прислал в его распоряжение средства для постройки небольшого парохода для плавания по реке Лене и названного по имени этой реки. Пароход „*Лена*" был построен из шведской бессемеровской стали на заводе в Мотале, и его можно было, в случае надобности, посылать перед „Вегой" для исследования льдов и фарватера. Представился и еще неожиданный случай снабжать на пути пароход углем: во время приготовления „Веги„ к путешествию, Норденшельд получил предложение от А. М. Сибирякова снарядить еще два судна — пароход „*Фразер*" и парусник „*Экспресс*". Эти судна должны были привезти в Европу грузы хлеба, заготовленные при устье Енисея, и доставить в Сибирь некоторые европейские товары. Но эти последние далеко не заняли просторных помещений



А. Э. Норденшельд.

„Экспресса“, которые и можно было наполнить запасами угля. Это было тем важнее, что „Вега“ и „Лена“ должны были расстаться с „Фразером“ и „Экспрессом“ только при устье Енисея. Итак, под начальством Норденшельда составилась флотилия из 4-х судов.

22 июля 1878 г. экспедиция оставила гавань Карльскроны. На борту „Веги“ находились: начальник экспедиции, профессор Адольф Эрик Норденшельд, капитан „Веги“ А. А. Паландер, помощник его лейтенант Э. К. Брусевиц ученые: Ф. Р. Чельман — ботаник, А. И. Стуксберг — зоолог, Э. Альмквист — врач и ботаник, лейтенант итальянского флота Дж. Бове — гидрограф, поручик русской гвардии О. Нордквист — зоолог и переводчик, А. Говгард — физик, заведующий магнитными и метеорологическими работами, и 21 человек команды.

1 августа „Вега“ прошла через Югорский Шар в Карское море и к 6-му без препятствий достигла гавани Диксона (устья Енисея), откуда 10-го отправилась дальше к мысу Челюскина, который вопреки всяким опасениям был благополучно пройден. 24 августа „Вега“ достигла устьев Лены, где рассталась с последним из своих спутников — пароходом „Леною“. Отсюда стали встречаться первые льдины, обходя которые, „Вега“ благополучно достигла 27 сентября залива Колючина. Борясь со льдами, она обогнула мыс, ограничивающий с востока этот залив, и была окончательно затерта льдами у Питлекая — мели, находящейся недалеко от Берингова пролива. Пришлось зазимовать всего лишь в 222 километрах от главной цели. В течение зимовки был собран значительный научный материал, тем более ценный, что эта местность никогда не была исследуема научно. Только 18 июля следующего года можно было продолжать плавание и, спустя два дня, обогнув мыс Дежнев, „Вега“ вошла в Берингов пролив. Отсюда направились в Японию, а потом вокруг Азии и Европы по Великому и Индийскому океану, Суэцкому каналу, Средиземному морю и Атлантическому океану в Швецию. Более подробное описание этого исторического и интересного плавания читатель найдет во II части этой книги, где помещены извлечения из напечатанного отчета А. Э. Норденшельда об этой его экспедиции. Таким образом,

плаванием „Веги“ была, наконец, решена во всем объеме многовековая капитальная задача о Северо-восточном проходе.

Сам Норденшельд из своего путешествия делает следующие выводы. 1) Морской путь из Атлантического океана в Великий вдоль северных берегов Сибири часто возможно пройти в несколько недель на пароходе, приспособленном к плаванию по Ледовитому морю, и с опытным экипажем; но мало вероятности при настоящих сведениях о Сибирском Ледовитом море, чтобы весь этот путь имел существенное значение для торговли. 2) Не представляется затруднений пользоваться для торговли морским путем из Европы в устья Оби и Енисея. 3) По всей вероятности, морским путем между Енисеем и Леной и между Леной и Европой можно пользоваться для торговли, но путь между Леной и Европой нельзя совершать в течение одного лета. 4) Необходимы дальнейшие исследования для определения возможности или невозможности морских торговых сношений между устьем Лены и Великим океаном. Но опыт экспедиции „Веги“ доказал, что в систему Лены можно доставлять из Великого океана пароходы, тяжелые снаряды и другие товары, неудобные для доставки на санях или телегах. Таким образом, хотя задача Северо-восточного прохода и была решена, но вместе с тем, как это всегда бывает в подобных случаях, возникло много новых вопросов, которые предстоит решить будущему путем детального обследования Сибирского Ледовитого океана.

Во время зимовки „Веги“ Норденшельд через чукчей отправил почту в селение Маркозо, недалеко от Анадырска, откуда она была направлена русским властям в Иркутск, а из этого города передана по телеграфу королю Оскару о состоянии „Веги“ и положении экспедиции. Весть эта была получена в Швеции 16 мая 1879 г., как раз в то время, когда беспокойство о судьбе экспедиции достигло наибольших размеров, и серьезно обсуждался вопрос о посылке судов на помощь „Веге“. Между прочим, А. М. Сибиряков уже выслал на помощь „Веге“[1]) свой пароход „*Норденшельд*“,

[1]) Пароход „Норденшельд“ попал под смерч на широте острова Иессо и потерпел полнейшее крушение. Весь экипаж, к счастью, спасся и был доставлен в Иокагаму.

издатель американской газеты „New-Jork Herald“ Джемс Гордон Беннет, тот самый, который посылал и Генри Стэнли в центральную Африку для отыскания Ливингстона, предписал своей яхте „Жаннетте“, снаряженной для достижения северного полюса, пройти Берингов пролив и не жалеть никаких усилий, чтобы получить верные сведения о Норденшельде и, в случае надобности, оказать ему необходимую помощь. Лейтенант Джорж Вашингтон де-Лонг 8 июля на яхте „*Жаннетте*“ вышел в море; 31 августа 1879 г. он нашел место „Веги“, уже покинутое экспедицией полтора месяца тому назад, и таким образом первый узнал из оставленных Норденшельдом писем о счастливом исходе экспедиции. Отсюда „Жаннетта“ пошла к Земле Врангеля, но 5 сентября близ острова Джеральда была затерта льдами, которые понесли ее на северо-запад вдоль берегов Земли Врангеля. В таком положении судно оставалось 21 месяц. В апреле 1881 г. под широтой 76°34′ была замечена неизвестная земля; де-Лонг назвал ее остров „Жаннетты“ по имени своей яхты и вместе с тем сестры Беннета; в мае того же года он увидел новый остров и назвал его „Генриеттой“. 12 июля судно было раздавлено льдами, под 77° 15′ с. ш. и 154° 59′ в. д., но лодки сани, провизию и пр. удалось спасти на лед. Экипаж пошел на юг, к Ново-Сибирским островам, но лед продолжал нести их на северо-запад. 30 июня открыли новый остров, названный в честь Беннета, и осмотрели его берега. Наконец, дойдя до открытого моря, экипаж поплыл на трех шлюпках. Во время поднявшегося шторма одна из них [1]) погибла, а другая под командой де-Лонга достигла дельты Лены, у Сагастыря, но из 14 человек спаслись только 2 матроса, посланные вперед за помощью; третья шлюпка с лейтенантом Мельвилем вошла в восточный рукав Лены, и экипаж ее был спасен тунгузами. Немного спустя, Мельвиль, узнав от туземцев, что к ним пришли какие-то 2 человека, поехал в их селение и встретился там с матросами, посланными де-Лонгом. Мельвиль тотчас же отправился подать несчастным помощь, но, после трехнедельных безуспешных странствований по снежной пустыне, вернулся в конце ноября

[1]) Бывшая под командой лейтенанта Чайпа (Chipp).

в с. Булун. В марте следующего года он снова отправился на поиски и нашел на этот раз на берегу Лены 12 трупов. На этом месте Мельвиль поставил высокий деревянный крест с соответствующей надписью.

Как „Жаннетте“ было поручено итти на помощь Норденшельду, так капитан Берри на „*Роджерсе*“ и капитан Купер на „*Корвине*“ (американские таможенные крейсера) получили от своего правительства приказание в 1881 г. отправиться на розыски „Жаннетты“. Экспедиция Берри окончилась неблагополучно: она потеряла судно от пожара, а экипаж после многих трудов и лишений достиг берегов Сибири и впоследствии вернулся на родину, потеряв всего одного человека. Капитан Купер тоже не мог оказать экипажу „Жаннетты“ никакой помощи[1]).



Фритьёф Нансен.

Как началом своим экспедиция „Жаннетты“ была связана отчасти с шведской экспедицией Норденшельда, так печальный конец связал ее с еще более знаменитой — норвежской экспедицией Нансена.

---

[1]) В это плавание Купер водрузил американский флаг на о-ве Врангеля.

Некоторые предметы с „Жаннетты“ через 4 года найдены были на берегах Гренландии. Это обстоятельство навело на мысль норвежца Фритьофа Нансена (Fridtjof Nansen), известного уже в то время путешествием поперек Гренландии на лыжах, что существует течение от берегов Восточной Сибири к берегам Гренландии, которое, может быть, проходит через полюс. Вот этим течением и хотел воспользоваться Нансен. Он полагал приплыть к островам Новой Сибири, врезаться там в пловучие льды, которые понесут корабль к полюсу, пройдут через него или близ него и достигнут Атлантического океана между Гренландией и Исландией. Там они начнут таять, расходиться, и корабль опять станет свободным. Конечно, на такое путешествие нужно много времени, может быть, 5 лет, но если не жалеть денег, то путешествие можно обставить такими удобствами, что его продолжительность не составит несчастья. Когда, наконец, астрономические наблюдения покажут, что корабль подошел очень близко к полюсу, можно запречь собак в сани, взять научные инструменты и припасы и сделать экскурсию на полюс. Пробыв там день-два, вернуться опять на корабль и продолжать путь дальше с прежними удобствами. Таков был план Нансена, но, когда он напечатал его и сообщил о нем в Лондонском Географическом Обществе, то со всех сторон посыпались возражения, большинство знатоков полярных стран высказалось в том смысле, что этот план представляет собою безумие. Но Нансен глубоко верил в правоту своей мысли, ему нужны были только деньги на ее осуществление. Парламент, Географическое общество, король и частные лица сделали пожертвования, и образовался капитал в 440.000 крон. Был построен небольшой, прочный пароход, названный „*Фрам*“ („Вперед“), которому была придана настолько кругло-выпуклая форма боков, что льдины должны были не давить его своим напором, а только поднимать на свою поверхность. Корабль должен был выскальзывать из ледяных тисков. Экипаж состоял из 13 человек, считая и Нансена.

29 июня 1893 г. Нансен покинул Христианию, а 20 сентября он уж был под $78^1/_2°$ с. ш. у Ново-Сибирских островов, куда дошел вдоль берега Сибири по пути, очень

мало отличающемуся от пути Нордешельдовой „Веги“ в 1878 г. Здесь „Фрам“ вмерз в льдину.

Снаряжение, провиант, библиотека и т. п. были настолько хорошо предусмотрены, что, сравнивая свое положение с положением других полярных путешественников, Нансен не мог не находить его превосходным. В противоположность Пайеру и Вайпрехту и другим, он видел, что арктическая ночь не только не оказывала на него никакого вредного влияния, а что он, напротив, чувствует себя как бы здоровее, сильнее и моложе. И все его товарищи были цветущи и веселы. Ни цынги ни других ужасов на корабле не было. Одно только явление по временам наводило страх своим несокрушимым слепым могуществом — это давление или напор льда. От времени до времени лед начинает сдавливать какой-то силой, в которой притяжение луны, повидимому (по мнению Нансена), играет важную роль. Явление столь страшное, что нужна большая привычка, чтобы оставаться спокойным при его виде. Сколько кораблей погибло в Ледовитом океане от этого давления льдов. Несколько раз ждали гибели „Фрама“. Но „Фрам“ оказался прочнее, чем вера в него.

Далее все вполне согласовалось с планом Нансена. Весною 1895 г. выяснилось, что „Фрам“ со своей льдиной пройдет в Атлантический океан вдали от полюса; поэтому, когда 14 марта 1895 г. достигли 84° с. ш., Нансен и его товарищ Иогансен покинули „Фрам“, поручив командование Свердрупу и, взяв с собой 28 собак и килограммов 800 багажа, направились на лодках-санях к полюсу (до полюса оставалось еще 780 километров). Хотя эта экскурсия не вполне относится к нашей теме, тем не менее, для полноты картины всей экспедиции, мы не можем отказать себе в удовольствии изложить кратко этот геройский подвиг Нансена и Иогансена.

Путь по льду, усеянному сплошь буграми и гребнями, достигавшими 6 метров в высоту, оказался настолько труден, что собаки и люди выбивались из сил. После самых коротких переходов приходилось останавливаться бивуаком, спрятавшись от ветра позади ледяной цепи. Во время путешествия испарина тела превращала шерстяное платье в настоящий ледяной панцырь, столь твердый, что если бы можно

было вытащить из него человека, то платье сохранило бы форму его тела. Этим мерзлым платьем Нансен натер себе глубокую рану на сочленении руки; рана делалась все глубже и глубже и дошла почти до кости. Ночью Нансен с Иогансеном влезали поглубже в один общий мешок, закрывались в нем с головою, прижимались друг к другу плотнее и лежали так часа полтора, стуча зубами, пока платье, оттаяв, становилось мокрым и гибким, а затем крепко засыпали. На 25 день такого путешествия астрономические наблюдения показали, что они находятся под 86° 13′ 36″ с. ш. До полюса оставалось еще около 425 километров; однако, с этого места они вынуждены были повернуть обратно к мысу Флигели. Но скоро с ними случилось непоправимое несчастье; они забыли завести свои хронометры, часы остановились, и таким образом Нансен лишился возможности определять долготы, теперь уже нельзя было итти прямо к мысу Флигели. В конце августа 1894 г. остановились на зимовку на одном пустынном острове. Построили шалаш в 3 метра длиною, $1^1/_2$ шириною и высотою в рост человека. Невыразимо скучна была здесь зимовка,— всю зиму они почти не вылезали из мешков. Сколько раз путешественники мечтали о книгах: как хорошо было бы теперь наполнить досуг чтением,— но у них были только таблицы логарифмов, да морской календарь. Наконец, пробовали писать, привести в порядок свой дневник, но и это не удавалось: приходилось писать лежа на спине, на камнях, при тусклом свете, при сильном холоде. Вдобавок, руки, одежда и все кругом было так закопчено дымом ночника и так просалено, что Нансену стоило больших трудов заносить в дневник самые короткие заметки: бумага делалась сальной и черной, и впоследствии едва можно было разобрать написанное. Одежда их превратилась в пропитанные салом и грязью лохмотья, которые как клей пристают к телу. Несколько раз делали они попытки почистить платье, но это оказалось невозможным. Они мыли его по эскимосскому способу и по своему собственному, но ни тот ни другой не помогали. Грязные, обросшие волосами оборванные, совершенно черные от копоти, так что зубы и белки глаз резко выделялись на фоне лица—вот какой вид получили Нансен и Иогансен в течение этой зимы, прове-

денной ими на одном из северных островов Земли Франца Иосифа! Весной они отправились опять в путь и 23 июня были уже возле одного из самых южных островов Франца Иосифа, где, к невыразимой своей радости, они встретили случайно экспедицию англичанина Джексона (Jackson). 14 августа 1895 г. Нансен вернулся в Норвегию, а 20 августа туда прибыл и оставленный им корабль „Фрам". Экспедиция эта была беспримерна как по замыслу и выполнению, так и по добытым ею результатам. Так, напр., прежде думали, что Северный Ледовитый океан не глубок и весь усеян неизвестными, но многочисленными островами и из этого выводили заключение, что область вокруг полюса была заполнена прежде одним обширным материком, и что рассеянные там острова представляют его остатки. Допускали даже, что этот материк был первоначальной родиной многих наших животных и растений, проникших оттуда в более южные широты с постепенным ухудшением климата земли в конце третичной эпохи. Теперь все эти фантазии были отброшены. По измерениям Нансена глубина Северного Ледовитого океана огромна: она колеблется между 3—4 тысячами метров, так что равна глубине Атлантического океана. Поэтому в третичную эпоху там никоим образом не мог существовать материк. Да и островов Нансен не открыл нигде севернее 82°. Повидимому, область вокруг северного полюса представляет собою глубокий океан, покрытый сплошь пловучими льдинами [1]).

По отношению к Северо-восточному проходу экспедиция Нансена имела еще то специфическое значение, что показала, что экспедиция Норденшельда, прошедшего весь Северо-восточный проход из Европы до Берингова пролива, вовсе не является чем-то вроде чуда, как склонны были некоторые думать: Нансен прошел большую и труднейшую часть этого пути и если не закончил его, то исключительно только потому, что это не входило в его задачу.

---

[1]) Полярный исследователь Гаррис на основании анализа котидальных линий (кривых, соединяющих точки поверхности океанов, в которых времена наибольшей приливной волны наступают одновременно) держится другого мнения: он допускает наличие суши в Сев. Ледов. океане на пространстве между Гренландией и Беринговым проливом, севернее моря Бофорта. Этой гипотетической земле присвоено имя—„Земля Harris'a".

Начало нового века было ознаменовано крупной морской экспедицией, снаряженной Петербургской Академией Наук, по предложению и под начальством барона Толля. В задачи экспедиции входило всестороннее исследование Ново-Сибирских островов, так как на них со времени Анжу и Врангеля (1821 г.) никаких исследований не производилось. Барон Толль под руководством А. Бунге принимал участие в 1881—85 годах в трудах международной сети полярных станций в устьи Лены[1]). В 1893 году Толль стоял во главе экспедиции для отыскания трупа мамонта, о котором Петербургская Академия Наук получила сведения еще в 1889 году и, кроме того, для доставки собак и устройства на Котельном острове провиантского склада для экспедиции Нансена. Поставленный во главе экспедиции в 1900 году, он пригласил к себе в сотрудники: Коломийцева командиром судна, Колчака гидрологом, Матисена метеорологом, Бялыницкого-Бирулю зоологом и ботаником, Зеберга астрономом, Вальтера врачем и 12 матросов, всего 19 человек. Судно *„Заря“* было снабжено провиантом на три года. „Заря“ вышла из Петербурга 21 июня 1900 г., 24 июля вошла в порт Александровск (Екатерининская гавань) на Мурмане, где приняла 20 ездовых собак, доставленных сюда за 12.000 километров, из Усть-янска через Якутск, Иркутск и Москву. Оставив 31 июля Александровск, „Заря“ 25 прибыла к Югорскому Шару и в тот же день вошла в Карское море. 26 сентября пришлось остановиться на зимовку

[1]) По мнению Карла Вайпрехта, спорадические наблюдения экспедиций имеют ограниченную ценность; гораздо важнее систематические, одновременные с разных мест по одному плану производимые наблюдения, а поэтому он рекомендовал устройство в полярном районе сети постоянных станций для производства магнито-метеорологических и гидрологических наблюдений. Идея эта нашла поддержку на международных полярных конференциях в Риме, Гамбурге, Берне и Петербурге; был выработан общий план работ. Одиннадцать государств, при материальной поддержке частных лиц, дали средства на учреждение 15 международных полярных станций в северном и южном полушариях. Все станции производили наблюдения с августа 1882 года по август 1883 года, кроме русской в Сагастыре (в устье Лены) и американской на мысе Барроу, работавших по август в 1884 года. Россия, Германия и Соед. Штаты взяли на себя по две станции, остальные государства по одной; две станции были устроены на границе южной полярной области, остальные вокруг северного полюса. Россия устроила свои станции— дну в устьи Лены, а другую на южном острове Новой Земли, в бухте Кармакулы·

в северо-западной части Таймырского полуострова, в Таймырском проливе, на широте 76°8′ и долготе 95°6′30″ по Гр. Зимою, по минованию полярной ночи, совершались разные экскурсии на берегу и по льду и велись научные наблюдения ученым персоналом экспедиции. Описали острова Норденшельда и западный берег Таймырского полуострова от реки Таймыр до устья Енисея. „Заря" высвободилась из льда только 25 августа 1901 года. 1 сентября она обогнула мыс Челюскин, а 11 была в виду острова Беннета, подойти к которому, однако, помешали льды. 16 сентября стали на якорь в Нерчичьей губе острова Котельного, для исправления поврежденных во время шторма машин и помп. 24 сентября температура понизилась настолько, что Толлю пришлось объявить вторую зимовку под 75°22′ с. ш. и 137°16′ в. д. по Гр. В Нерчичьей губе экспедицию встретила прибывшая туда через Сибирь вспомогательная партия К. Волосовича, устроившая в разных местах склады провианта и произведшая там важные геологические наблюдения. Чтобы произвести, все-таки, исследование новой, никем ранее не посещавшейся суши, барон Толль и астроном Зеберг решили 23 мая 1902 года отправиться в сопровождении двух якутов, на санях, на остров Беннета. „Заря" должна была зайти за ними летом, но если бы этому помешали льды, то Толль предполагал вернуться осенью по льду; „Заре" же предоставлялось итти прямо к устью Лены.

Летом лед тронулся, сравнительно, рано, именно 1 июля, но окруженная льдом „Заря" долго не могла высвободиться из него и до 8 августа относилась к югу. Яхта никак не могла пробиться на север, так что решила обогнуть остров с юга и востока, чтобы этим путем пробраться к земле Беннета, где находился Толль, и к Новой Сибири, где работал Бируля. Попытки эти оказались неудачными, а так как запасы угля тоже уже были израсходованы, то „Заря" была вынуждена итти к устью Лены, где ее уже ожидал пароход „Лена", отвезший участников экспедиции и коллекции в Якутск. „Заря" же была разгружена и передана фирме Громовой, в благодарность за оказанные экспедиции услуги. Зоолог Бируля благополучно вернулся на санях зимою. Командир „Зари" Коломийцев еще в первую зимовку отправился на Енисей, а оттуда в Петер-

бург, чтобы организовать снабжение „Зари“ углем. Доктор Вальтер скоропостижно скончался 21 декабря 1901 г. на острове Котельном, где и похоронен. Из остальных участников экспедиции недоставало начальника ее, барона Толля и астронома Зеберга.

Для оказания им помощи на остров Беннет в мае 1903 года отправился А. В. Колчак. Из описания его славного похода на розыски барона Толля нам известно, что, идя частью на собаках, частью на вельботе, Колчак осмотрел сначала Ново-Сибирские острова, а затем, 2 августа, снялся с Новой Сибири и через двое суток прибыл вельботом на гористый остров Беннета, где под грудой обледенелых и занесенных снегом камней были найдены оставленные Толлем инструменты, коллекции и писанные его рукою документ и план острова. Документ оканчивался словами: „Отправляемся на юг, провизии имеем на 14—20 дней. Все здоровы“. Взяв с собой документы и только часть коллекций [1]), Колчак 7 августа оставил остров Беннет, и 9-го прибыл на Новую-Сибирь, где летом занимался топографическими работами Бруснев. Обождав здесь наступления санного пути, Колчак вместе с Брусневым вернулся на материк.

О Толле и его спутниках никаких дальнейших сведений не получено. Очевидно, они погибли во время перехода с острова Беннета на Новую Сибирь, вероятно, попав полярною ночью в какую-нибудь полынью, какие обычны даже зимою в Ледовитом океане.

X.

XX век в истории Северо-восточного прохода.

Плавания Норденшельда и Нансена показали, что Северо-восточный проход возможен иногда, и то только вблизи Сибирского берега, и никакие теории о свободном от льда море в высоких широтах не соответствуют действительности.— Эти два плавания чрезвычайно обогатили наши познания природы Полярного моря и решили много вопросов, касаю-

[1]) За неимением места на вельботе.

щихся истории земного шара, животной и растительной жизни на крайнем севере, климатологии, гидрографии и т. п., но вместе с тем, как это бывает всегда в подобных случаях, чрезвычайно расширили и область неведомого. Возникло много новых, важных вопросов, которые могут быть решены только будущими детальными, кропотливыми, долговременными исследованиями полярного бассейна, после чего и можно будет, с большей или меньшей вероятностью, решить вопрос о пригодности Северо-восточного прохода как Великого Северного морского пути.

С прорытием Суэцкого канала для главных европейских морских государств Северо-восточный проход потерял значение практического вопроса, и если продолжает еще их интересовать, то главным образом, как научно-географическая проблема. Что касается России, то с концом XIX и началом XX века вопрос этот как раз принял самый жгучий практический интерес.

В конце XIX в. производилась постройка Сибирской жел. дор., понадобилась доставка материалов кратчайшим путем, к устьям сибирских рек; на средства этой дороги была учреждена Гидрографическая Экспедиция Северного Ледовитого океана, которая работала с 1898 по 1905 г. г. в западной части Северо-восточного прохода. Она исследовала путь и построила много знаков как в проливах, ведущих в Карское море, так и в самом море, на пути от Югорского Шара к Обской губе. Таким образом к 1905 году морской путь из Европы к устьям Енисея, или так называемый Северный морской путь был оборудован уже настолько хорошо, что проход целого каравана судов из Англии с грузом министерства путей сообщения, числом до 22, не представлял особых затруднений[1]). Конечно, это не значит, что для плавания из Европы в устья рек Оби и Енисея все уже сделано. Имеющихся знаков мало, маяков вовсе нет, не организована служба наблюдений погоды и распределения льдов, нет передачи этих сведений по радиотелеграфу в европейские порты, для чего необ-

---

[1]) Эта перевозка производилась вследствие загруженности Сибирской жел. дор. во время Японской войны.

ходимо оборудование сети радиостанций, нет по пути пристаней-убежищ от штормов, запасных угольных и провиантских складов и т. п., и т. д. Когда все это будет, тогда только и можно будет считать Северный морской путь нормально существующим.

Вторым фактором, заставившим вспомнить о Великом Северном морском пути и оценить его значение, явилась русско-японская война. Она дала толчок к возобновлению интереса не только у правительства, но и у более широких кругов, которые раньше всегда относились к этому вопросу, как к предприятию чисто академического характера. Русскому Балтийскому флоту пришлось сделать переход на дистанцию более 20.000 километров, сопряженный не столько с трудностями физического характера, сколько политического,—тогда-то вспомнили о Великом Северном Морском пути и заговорили о нем в нашей и иностранной прессе. Участники экспедиции бар. Толля, А. В. Колчак и Ф. А. Матисен вносят предложение о необходимости тщательного исследования Великого Северного морского пути и, связанной с этим, постройки кораблей специального типа и назначения. Проект принимается, следствием чего является начавшаяся в 1907 г. постройка двух судов ледокольного типа: „Таймыр“ и „Вайгач“. Одновременно выступают с широкой пропагандой необходимости всестороннего изучения как нашего Северного Ледовитого океана от устьев Енисея до мыса Дежнева, так и его побережья, известный наш океанограф Ю. М. Шокальский, Л. Л. Брейтфус, И. П. Толмачев. Базируясь на настоятельных просьбах и веских доводах (с 1906 г.) якутского губернатора о назревшей потребности пароходных рейсов из Владивостока к устьям рек Колымы и Лены, Главное Гидрографическое Управление, в лице своего начальника, покойного генерала А. И. Вилькицкого, входит с докладом о необходимости планомерного исследования Северного Ледовитого океана к западу от Берингова пролива. Как в Якутске, так и в Петербурге собираются комиссии по вопросу о создании опорных и наблюдательных пунктов по морскому побережью и по принятию вообще мер к обеспечению судоходства вдоль него. В результате предпринятых шагов в 1909 г. была выполнена часть намеченного



Капитан Борис Андреевич Вилькицкий.

общего сухопутного обследования побережья Сев. Ледовит. океана, выразившаяся в маршрутной съемке с астрономическими пунктами и геологических работах от реки Яны до реки Алазеи Е. Ф. Скворцова и топографа Н. А. Июдина. Геолог И. П. Толмачев с астрономом Э. Ф. Вебером и топографом М. Я. Кожевниковым обследовали Чукотское побережье от Колымы на восток до мыса Дежнева. Одновременно гидрограф Г. Я. Седов описал устье и бар реки Колымы, соорудив там несколько приметных знаков. В 1910 г. вторично учреждена „Гидрографическая Экспедиция Северного Ледовитого океана" в составе двух судов для обследования Сев. Ледов. океана к востоку от мыса Челюскина до Берингова пролива на протяжении около 4500 км. „Гидрографическая Экспедиция Северного Ледовитого океана" имела задачей дать правильные карты восточной части Сев. Ледов. океана и, как результат работы нескольких лет, лоцию и более или менее подробные сведения о состоянии доступной для навигации восточной части Ледовитого океана. Плавания „*Таймыра*" и „*Вайгача*", начавших свои работы в районе от мыса Дежнева на запад к мысу Челюскина в 1910 г. продолжались здесь до 1914 г включительно, сперва под начальством И. С. Сергеева, а затем с 1913 г.— Бориса Александровича Вилькицкого. Этими кораблями, благодаря трудам плававших на них Б. В. Давыдова, П. А. Новопашенного, К. К. Неупокоева, Л. В. Сахарова, Л. М. Старокадомского и др. участников, в значительной мере освещен в гидрографическом отношении данный район, собран большой материал по его лоции и вообще физико-географического характера, построен ряд приметных знаков В 1912 г. одновременно с работами „Таймыра" и „Вайгача" в устье реки Лены на Быковский полуостров была командирована партия гидрографа Неелова для выяснения возможности входа с моря в Быковскую протоку дельты. Работы Неелова были продолжены в 1919, 20 и 21 г.г. Усть-Ленской гидрографической экспедицией, сперва под начальством Ф. А. Матисена, а затем Н. И. Евгенова, исследовавшей в гидрографическом отношении и саму дельту. Благодаря деятельности данных кораблей и вышеупомянутых сухопутных партий, удалось составить навигационные морские карты от мыса Деж-

нева до реки Таймыра, каковые уже вышли в свет, а также составить материал для лоции.

Произведенные работы и исследования дали возможность еще в 1911 году адмиралу Трояну совершить удачный рейс на пароходе Добровольного флота „*Колыма*“ с грузом из Владивостока в устье реки Колымы и обратно в одну навигацию, после чего начались туда регулярные рейсы одного парохода из Владивостока в Колыму, а затем было предположено вскоре начать отправку ежегодно из Владивостока в устье Колымы двух, а в устье Лены одного парохода. Только война прервала рейсы и не позволила осуществиться предположениям. Из плаваний Гидрографич. Экспед. Сев. Лед. ок. 1913, 14 и 15 г. г. под начальством капитана Бориса Андреевича Вилькицкого наиболее интересным во всех отношениях является плавание 1913-го года, когда экспедицией было сделано знаменитое открытие новых островов. Полного отчета о плаваниях и работах этой экспедиции до сих пор не появлялось.[1]) Мы ограничимся только самым кратким описанием плавания 1913 г., сделанным нами по книге „Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане“ доктора Л. Старокадомского (Птгр. 1915 г.), одного из видных участников этой экспедиции.

10 июля 1913 г. в 9-м часу утра транспорты ледокольного типа „Таймыр“ и „Вайгач“ вышли из Владивостока и 7 августа утром прошли Берингов пролив. Войдя в Северный Ледовитый океан, суда расстались: „Вайгач“ был послан для обнаружения границы льда к северу, по направлению к острову Врангеля, а „Таймыр“ пошел к западу вдоль берега материка. 8-го „Таймыр“ вошел в разбитый, негустой лед,

---

[1]) Разработка всех научных материалов этой замечательной экспедиции производится в настоящее время. Благодаря счастливой случайности, материалы экспедиции не погибли в огне вместе с частью архива Главн. Гидрограф. Упр. во время пожара в Ярославле в 1918 г., как полагали раньше, а обрабатываются одними из немногих оставшихся участников экспедиции — А. М. Лавровым Л. М. Старокадомским и Н. И. Евгеновым и подготовляются к печати под общей редакцией Ю. М. Шокальского. Обработка части материалов уже закончена и вошла в сборник „Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей“. Изд. Гл. Гидрограф. Упр. Гидро-Метеорол. часть. Петроград. 1918 г., стр. 1—114, с 8 картами.

где он скоро встретил норвежский промысловый пароход „Кит“, везший, несмотря на ранюю пору лета, уже полный груз моржевых шкур и клыков. „Невольно поднималось в душе чувство досады“, говорит по этому поводу доктор Л. Старокадомский, „на прямо непозволительную инертность и отсутствие предприимчивости у наших соотечественников, суда которых нечего и думать встретить в Ледовитом море подле Берингова пролива, где американцы и норвежцы собирают обильную дань“.

Связь между собой „Таймыр“ и „Вайгач“ все время поддерживали по беспроволочному телеграфу.

Из-за льда „Вайгач“ не дошел до острова Врангеля всего каких-либо 50-60 миль и вынужден был повернуть к мысу Северному. Недалеко от входа в Чаунскую губу был встречен пароход Добровольного флота „*Ставрополь*“, шедший в реку Колыму. „Ставрополь“ стоял в сплоченном льду. После многочисленных попыток выбраться из массы сплоченного льда это удалось только „Вайгачу“, так как проделывавшийся им канал тотчас закрывался быстро двигавшимися льдинами, и „Ставрополь“ не успевал проходить за „Вайгачем“. Командир „Ставрополя“ нисколько не сомневался, что лед скоро должно пронести течением, и был совершенно спокоен за свой пароход, а потому „Вайгач“ оставил его и ушел вперед.

„Таймыр“, расставшись с „Китом“, шел вдоль берега материка без особых приключений, прошел мыс Кекурный, потом Шалаурову избу, обогнул мыс Шелагский и сделал промеры и опись Чаунской губы. На картах этой огромной бухты до сих пор не было ни одной глубины; как выяснилось, эта обширная губа имеет по большей части довольно ровные глубины 17 — 20 метров. При выходе из Чаунской бухты, у острова Айона, встретили такой густой лед, что должны были задержаться до 16 августа; этой вынужденной остановкой воспользовались, чтобы запастись пресной водой с поверхности огромного обломка ледяного поля. Выбравшись, наконец, из льда прошли мимо Медвежьих островов и 17-го августа встретились с „Вайгачем“, чтобы сейчас же расстаться снова. Было решено итти к Таймырскому полуострову разными путями: „Вайгач“ — вдоль берега материка, а „Тай-

мыр"—к островам Новая Сибирь и Беннета, а оттуда на запад к острову Преображения[1]), у которого оба суда должны съехаться между 23—26 августа.

Вскоре после разлуки с „Вайгачем" (18 августа) „Таймыр" попал около юго-восточной оконечности острова Новая Сибирь на мелкие места, из которых едва выбрался, а 21-го августа рано утром заметили на горизонте очертания совершенно неизвестного небольшого высокого острова, который в настоящее время носит имя известного гидрографа генерала Вилькицкого (отца Б. А. Вилькицкого.) В поперечнике остров не более $1^1/_2$ мили. После водружения флага обошли остров с описью и направились дальше к острову Беннета. Здесь рассчитывали отыскать и спасти для науки геологические коллекции барона Толля.

Из описания А. В. Колчака известно, что эти коллекции лежат на южном берегу острова в 4-х ящиках. Колчак не мог взять с собой большую их часть, так как прибыл на остров Беннета на одном вельботе. Но „Таймыру" нельзя было и думать подойти для высадки к южному или восточному берегу, бурно заливаемому прибоем. Терять же времени на обход было нельзя, так как время, положенное для встречи с „Вайгачем", было уже близко, тогда как расстояние до места встречи оставалось еще очень большое, а поэтому пришлось направиться спешно к Таймырскому полуострову.

В 6 часов вечера 24 августа оба транспорта стояли на якоре за небольшой кошкой, отходящей от северного берега острова Преображения.

Отдельное плавание „Вайгача" как и „Таймыра", не обошлось, без небольших приключений.

18 августа „Вайгач" прошел пролив Лаптева, а утром 19-го обогнул высокий скалистый Святой Нос; путь к Лене и мимо ее устья был повсюду свободен от льда. 22-го прошли устье Оленека, а 23-го стали на якоре у мыса Пакс в бухте Нордвик. С трудом взобрались с инструментами на высокий берег для производства астрономических и магнитных наблюдений. При производстве промеров в бухте у острова

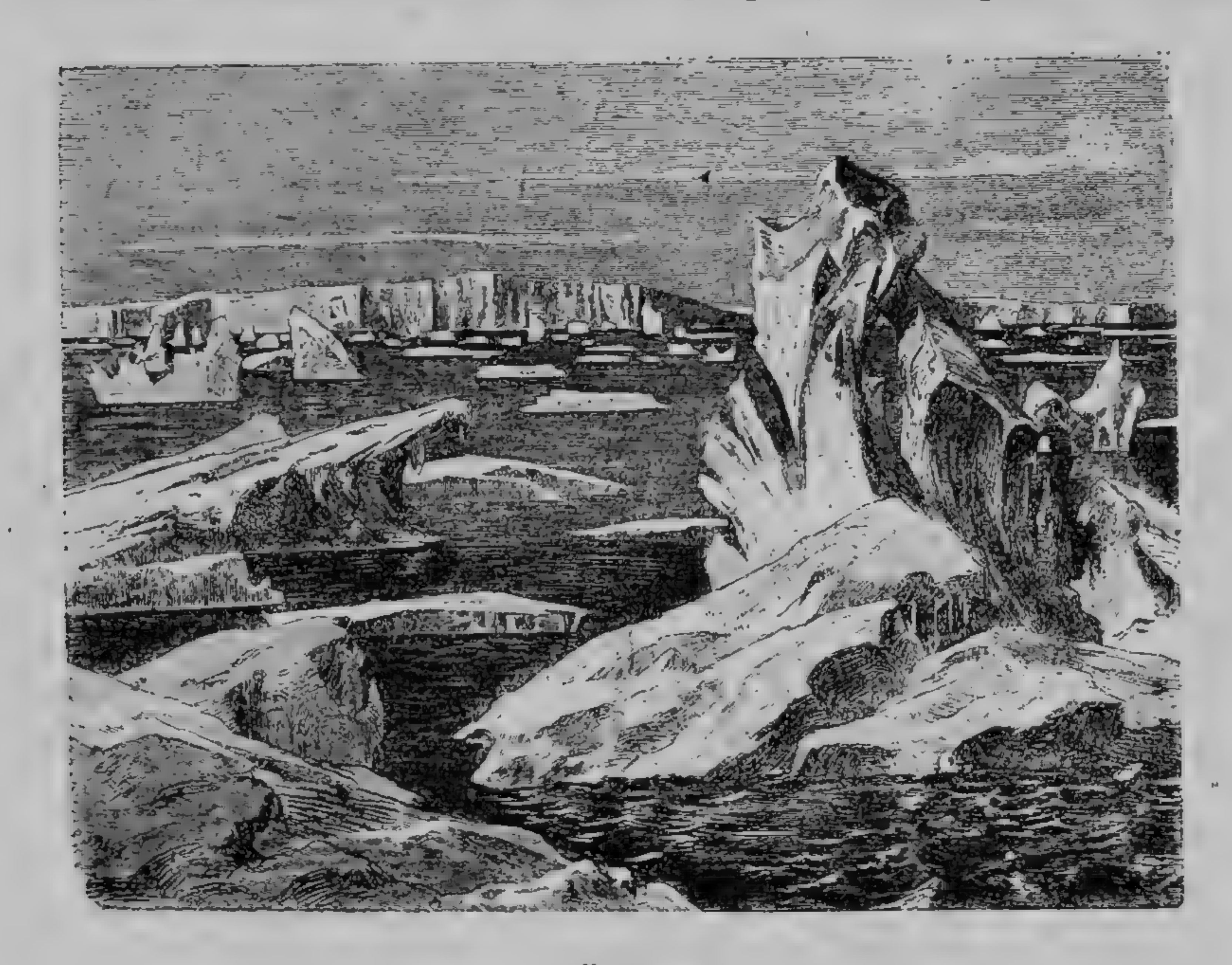
[1]) У восточного берега Таймырского полуострова.

Бегичева „Вайгач“ попал на мель и только на другой день, 24 авг., в 6 час. утра во время прилива освободился и пошел к острову Преображения навстречу „Таймыру“. 25 августа суда опять расстались. На другой день „Вайгач“ вошел в бухту, в широте 75°30′, возле которой в 1740 г. был раздавлен льдом дуббельшлюп Харитона Лаптева, одного из участников Великой Северной Экспедиции. У входа в бухту на косе стояла развалившаяся поварня. Бухта оказалась очень большой и извилистой, прошли вглубь около 15 миль, и там „Вайгач“ сел на мель. Сообщили по радио „Таймыру“; 28-го подошел „Таймыр“, принял с „Вайгача“ воду, и, при усиленной работе машин обоих транспортов, последний был снят с мели на другой день во время полной воды. На берегу бухты осмотрели еще одну поварню, очень древнюю; она вся поросла мхом, бревна, из которых сложена, прогнили, крыша провалилась. Никаких указаний на прежних хозяев не найдено. Возможно, что эта была поварня, служившая несколько месяцев жилищем людям Лаптева, до отправления к устью реки Хатанги. В 2 часа дня 29 авг. оба ледокола вышли из бухты и пошли на север: „Вайгач“—к островам св. Андрея и св. Петра, а „Таймыр“—вдоль берега. Встретясь 2 сентября с „Вайгачем“, оба транспорта были в 40 милях от мыса Челюскина — поворотного пункта, увидеть и обогнуть который так сильно стремились все участники экспедиции, за которым берег круто поворачивает к югу, а там уже не далеко и устье Енисея, который своей пресной теплой водой отгоняет лед далеко в море.

Расставшись сейчас после встречи, суда условились вновь встретиться у мыса Челюскина. „Таймыр“ пошел с промерами напрямик по морю на далеком расстоянии от берега, „Вайгач“ же вдоль берега на близком расстоянии от него.

В 11 ч. вечера „Таймыр“ встретил сплошное ледяное поле и пошел вдоль него на юго-запад, так как был севернее широты Челюскина. Вскоре увидели и „Вайгач“, шедший навстречу, вдоль той же кромки льда. Оказалось, что „Вайгач“ приблизился вечером к мысу Челюскина, но, встретив у берега неразломанный лед, пошел вдоль его края на север. Ледяное поле стояло преградой между судами и мысом Че-

люскина. Оба транспорта стали на ледяные якоря. Настроение участников экспедиции было очень подавленное: так мало льда было встречено на пути к Таймырскому полуострову, что надежда на свободный путь к Карскому морю успела превратиться в уверенность, как вдруг натолкнулись на непреодолимую, может быть, преграду. Было решено итти



Айсберги.

вдоль края льда на север, чтобы при первой возможности обогнуть ледяное поле и затем опять спуститься к берегам Таймырского полуострова. На следующий день (3 сентября) в 3 часа дня заметили низкую полосу земли, полузанесенную снегом. То был остров, названный островом Алексея и расположенный в широте 78° 40′, и долготе 104° 30′ от Гринвича; отстоит он от мыса Челюскина всего на 20—25 миль. „Вайгач“ прошел с описью доступной части южного берега, а „Таймыр“ пошел к восточному берегу. Удалось описать только около 25 миль береговой черты; „Таймыр“ взял образцы пород, слагающих остров. Остров представляется низменным,

с невысокими плоскими буграми, голыми или имеющими характер тундры. Остров имеет более 15 миль в длину при ширине 5 — 6 миль, образован наносами ила и песку.

В 10-м часу вечера пошли дальше на север среди разбитого льда при сильном шквале, но волнения, благодаря льду, не было. Впервые за все время плавания в Северном Ледовитом океане пришлось увидеть настоящие ледяные горы — айсберги, число которых не превышало 20; некоторые из них стояли на мели на значительной глубине[1]), — одна из таких глыб была измерена „Вайгачем“ и оказалась высотой более 15 метров. Откуда взялись ледяные горы в этой области, осталось невыясненным; вероятно, их принесло течением от берегов Земли Франца Иосифа или Новой Земли. Замечательно, что никто из плававших в этих водах исследователей полярных стран не встречал ледяных гор восточнее мыса Челюскина.

В 5-м часу утра замечены были опять очертания берега, на этот раз высокого[2]). Ледоколы направились к новым неизвестным берегам и увидели широко раскинувшуюся, покрытую довольно высокими горами землю. Это до некоторой степени утешило экспедицию, так как открытие новой большой земли вблизи наших владений казалось имеющим большое значение. Но, с другой стороны, все более сомнительной становилась надежда на возможность обойти это новое неожиданное препятствие, оказавшееся на пути к европейским берегам. Земля Николая II, как в то время наименована была эта новооткрытая часть суши, отстоит от острова Алексея на 25—30 миль. Водрузили русский флаг и провозгласили присоединение к территории России, взяли образцы горных пород и добыли, как всегда на стоянках, придонных морских животных.

Земля Николая покрыта со стороны северо-восточного берега и юго-восточной оконечности возвышенностями, достигающими 450 метров, с несколькими сползающими в море ледниками. Горы по большей части плоски; кое-где подыма-

---

[1]) Надводная часть льдины относится к подводной как 1:7 до 1:6, в зависимости от плотности льда.

[2]) См. карту плавания Гидрограф. Эксп. С. Ледов. океана в 1913 г.

ются прямо из моря, в других местах вдоль их основания тянется низменная прибрежная полоса в несколько километров шириной. Примерно в средней части восточного берега море глубоко вдается в землю; этот залив, а может быть и пролив, был заполнен льдом. Возле крайнего северного пункта, достигнутого экспедицией (81° с. ш.), видели опять несколько огромных ледяных гор, тогда как на всем протяжении пути вдоль берега этой новой земли, около 250 миль, не встретили ни одной крупной ледяной глыбы. Это обстоятель-



Поднятие русского флага на вновь открытой Земле Николая II.

ство, как будто, также говорит за то, что экспедиция была у крайней северной точки Земли Николая II, если только верно предположение о далеком происхождении этих ледяных гор. Отсюда повернули опять к ледяному полю у мыса Челюскина, куда беспрепятственно прибыли в 4 часа 7 сентября, но в положении льда, несмотря на непрекращавшийся свежий ветер, никакой перемены однако не произошло. Тогда было решено отправить пешую партию к мысу Челюскин для выяснения — как далеко тянется на запад сплошной ледяной покров. Это исследование было поручено сделать доктору Старокадомскому, врачу транспорта „Таймыр". Оно дало очень неутешительные результаты: всюду на небосклоне был виден холодный белый отблеск льда, нигде не виднелась спаситель-

ная темно-свинцовая полоса, указывающая на чистую воду; только в направлении Земли Николая виднелось вдали темное небо, но это было над землей. Бурение льда во многих местах указывало толщину его от 1 до 3 метров. Все-таки сделали попытку проломать дорогу во льду, но ничего не вышло: за сутки прошли во льду всего 4—5 миль, а когда разломанный лед перестало уносить в море, то он оставался



Канал, прорезаемый ледоколом.

на месте, загромождая образовавшийся канал и мешая работе. Теперь нельзя было отходить назад, чтобы с разбега ударять в лед — колку льда невозможно было продолжать. Таким образом последняя надежда на проход в Карское море рушилась. Возвращение во Владивосток стало неизбежным, и экспедиция 14 сентября начала обратный путь. На этот раз удалось пристать 19 сент. к острову Беннета, и доктору Старокадомскому с партией в 4 саней и человек 20 матросов и офицеров поручено было отправиться на поиски коллекций барона Толля. Руководствуясь наброском острова, найденным А. В. Колчаком в числе других документов, доктор Старокадомский отправился на поиски, которые оказались успешными. Нашли 4 ящика и одну корзину с образцами горных

пород и 2 куска бивня мамонта, всего весом 123 килограмма. Поставили крест близ вершины полуострова баронессы Толль с надписью: „Памяти погибших в 1902 г.: начальника экспедиции барона Эдуарда Толль, астронома Фридриха Зеберг, проводников: Николая Горохова и Василия Протодьяконова. Гидр. Эксп. Сев. Лед. океана. 5 сентября[1]) 1913 г.“

Только 23 сентября „Таймыр“ ходил вокруг острова с описью, а то все время нельзя было из-за ветра.

Взяли курс на остров Врангеля, по дороге видели остров Генерала Вилькицкого и остров Жаннетты; никогда еще не ступала нога человека на этот остров,—мы прошли в большом расстоянии от него. 6 октября в 4 часа вечера вступили в Берингов пролив, огибая мыс Дежнев, а 26 ноября суда экспедиции стали на якоре в бухте Золотой Рог у Владивостока, побывав предварительно по пути в северо-американском поселке Сан-Майкель (St. Michael) — бывший русский пост Михайловский. Здесь подкрепились углем и пресной водой, а также узнали из американских газет фантастические сведения о своем открытии „нового материка“ или земли „с Гренландию величиной“. Заходили также в Петропавловск на Камчатке, где простояли с 30 октября по 18 ноября, перебрали машины и вычистили котлы, приняли воду и уголь и вышли во Владивосток.

Работы этой экспедиции были продолжены в 1914 г.; из радиотелеграммы Б. А. Вилькицкого от 22 января 1915 г. видно, что в августе 1914 г., „открыли (еще) остров близ Беннета, в широте 76°10′, долготы 99°, величиной и видом похож на Беннет“, назван островом Новопашенного.

Со времени гибели Де-Лонга с большей частью экипажа „Жаннеты“, т.-е. с 1879 г., северные полярные экспедиции совершались довольно благополучно[2]), и, казалось, люди

---

[1]) По старому стилю.

[2]) В 1897 году погибли Андрэ, Стриндберг и Френкель, поднявшиеся на воздушном шаре с Шпицбергена с целью достигнуть полюса, а в 1906 г. погибли в Гренландии три датских исследователя: Милиус Эрихсон, Гаген и гренландец Бронленд.

научились снаряжаться; опыт, нередко гибельный для предшественников, послужил на пользу преемникам; лучшее знакомство с природой и топографией крайнего севера, а также новые технические усовершенствования в постройке и снаряжении судов, применение радиотелеграфии на судах, и т. п., казалось, способствовали полной безопасности плаваний в Полярном море. Но как раз русским довелось доказать, что это не так, что катастрофы возможны и в будущем или по легкомыслию или потому, что еще все-таки мы узнали о Полярном море слишком мало, чтобы можно было предусмотреть все до малейшей мелочи и тем гарантировать себя от всяких случайностей.

На редкость несчастливым для северных полярных экспедиций выдался 1912-й год. Из четырех отправившихся в этом году в Северный Ледовитый океан экспедиций все окончились либо полной, либо частичной катастрофой; три из них были русские и одна немецкая.

Раньше всех в этот злополучный год вышел в море геолог В. А. Русанов. Русанов не новичок в полярных плаваниях: он плавал у Новой Земли в 1909 г., в 1910 г. ему удалось даже объехать кругом Новую Землю, в 1911 г. он продолжал свои исследования на Новой Земле. Его заветной мечтой было пробраться к острову Уединения и дальше к мысу Челюскина и Берингову проливу для океанографических и геологических исследований. В 1912 г. Русанов отправился на судне *„Геркулес"* в июне месяце к Шпицбергену и благополучно его достиг. Экспедицию сопровождали горный инженер Р. Л. Самойлович, зоолог З. Ф. Сватош, капитаном судна и океанографом состоял А. С. Кучин, участник норвежской экспедиции Роальда Амундсена к южному полюсу; в качестве механика студент-политехник К. А. Семенов и слушательница медицинского факультета Сорбонны Жульетта Жан. Команда судна, вместе с штурманом К. А. Беловым и боцманом Поповым, состояла из 8 человек.

На Шпицбергене во многих местах были обнаружены местонахождения прекрасного каменного угля, при чем в общей сложности было поставлено в различных местах архипелага свыше 20 заявочных столбов. Между прочим Ру-

санов и Самойлович посетили Зеленую гавань (Greenharbour), где находится построенная норвежцами в 1911 г. радиостанция, работающая с Гаммерфестом; берега этой бухты оказались обставленными заявочными столбами американцев, шведов, норвежцев; в бухте Advent были осмотрены копи американского акционерного общества „Arctic Coal C°“ — самого крупного горнопромышленного предприятия на Шпицбергене. Основанное в 1907 г., это предприятие начало правильную разработку угольных пластов только в 1911 г.

Все дело оказалось поставленным на широкую ногу — специальные машины с электрическим приводом для подрезывания пласта у лежащего слоя, вагонетки, движимые электрической тягой, электрическое освещение в копях и т. п. В копях в 1912 г. работало около 200 человек, а с 1913 предполагалось увеличить контингент рабочих до 400 человек.

Покончив свои дела на Шпицбергене, Русанов отпустил здесь инженера Самойловича, зоолога Сватоша и боцмана Попова, а сам поспешил к Новой Земле. При попутном шторме „Геркулес“ очень скоро достиг берегов Новой Земли. Отсюда 18 августа старого стиля была отправлена им последняя весть. Вот подлинный ее текст: „Телеграмма начальника экспедиции 1912 года В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле, в самоедской колонии Маточкин Шар 18 августа, с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению: Петербург, Ждановка 9 Стюнкель. Юг Шпицбергена остров Надежды окружен льдами. Занимались гидрографией, штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северозападной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно[1]), направлюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Ново-Сибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов“.

И с тех пор, как говорится, ни слуху, ни духу...

Здесь, нарушая отчасти хронологический порядок, а отчасти и план книги, изложу судьбу экспедиции лейтенанта Г. Я. Седова, хотя она была снаряжена специально для достижения северного полюса и не задавалась никакими другими

---

[1]) Вероятно, у Русанова описка, нужно читать: „если не погибнет судно...“

целями. Судьба ее связана с экспедицией лейтенанта Г. Л. Брусилова, имеющей своею целью, как это мы увидим ниже, Великий Северный морской путь.

Экспедиция Г. Я. Седова организована, по его почину, на частные средства, собранные главным образом „Комитетом для снаряжения экспедиций на северный полюс и по исследованию русских полярных стран". Седов тоже не новичок в полярных плаваниях,—он принимал участие в 1909 г. в обследовании гидрологической экспедицией Северного Ледовитого океана сибирского берега от Калымы до мыса Дежнева. 27 августа он вышел из Архангельска на судне „*Св. Фока*", имея ближайшей целью архипелаг Франца Иосифа, где предполагал устроить базу для зимовки экспедиции и для отправки отсюда полюсной партии. Судно Седов хотел отправить на зимовку в Архангельск. В состав экспедиции, кроме самого лейтенанта Г. Я. Седова, входили: его помощник, бактериолог—врач П. Г. Кушаков, геолог М. А. Павлов, географ В. Ю. Визе и художник Н. В. Пинегин,—весь экипаж состоял из 27 человек.

На широте 76° Седов встретил непроходимые льды, которые вынудили его зазимовать на Панкратьевых островах, около западного берега Новой Земли, и отказаться от дальнейших попыток пробраться к Земле Франца Иосифа в том же году. Благодаря этому, все расчеты были нарушены, а главным образом получился недостаток в топливе.

Испытывая стеснение в топливе и имея больных среди команды, Седов весной 1913 г. отправил больных и ненужных ему людей под командой капитана судна, Захарова, на судовой шлюпке в Крестовую губу с просьбой о присылке ему из Архангельска угля, провизии и проч. Седов рассчитывал, что эта партия застанет на Новой Земле заходящий сюда весенним рейсом пароход Мурманского Товарищества, но партия эта добралась в Крестовую губу только к осеннему рейсу, а потому просьба Седова не могла быть удовлетворена, и экспедиции предстояла вторая еще более тяжелая зимовка. Воспользовавшись первой возможностью, Седов покинул Панкратьевы острова и сравнительно скоро достиг Земли Франца Иосифа. Судно остановилось около острова Гукера

под 80°20′ с. ш. Жили на судне. Вскоре начались заболевания; первым заболел цынгой и умер 14 марта 1914 г. механик Зандер. Заболели и другие участники экспедиции. Приходилось питаться мясом белых медведей, которое является лучшим противоцынготным средством. Однако охота была плохая, убили всего лишь четырех медведей. В конце декабря заболел сам Седов и около месяца пролежал в койке. Топливо между тем все вышло. Отапливали керосином лишь каюту, где находились больные. Стояла жестокая полярная зима, страшные мятели чередовались с морозами 37—40° С.

В январе начались приготовления полярной партии. К полюсу решили отправиться сам Седов и два матроса. Снарядили трое нарт, по 8 собак в каждой, и захватили пищи на 4 месяца. Седов сильно недомогал, но все отговоры были тщетны. 15 февраля он тронулся в путь. На второй неделе пути Седов совсем занемог, и спутники уговаривали его вернуться. Опасаясь, что они самовольно вернутся обратно, он держал в руках компас и по нему следил за направлением пути, лежа на санях. Наконец, достигли до 81°40′. Здесь на пути, в проливе, отделяющем Землю Франца Иосифа от острова кронпринца Рудольфа, развернулась большая полынья. Путники разбили на льду палатку. Седов по временам стал впадать в беспамятство. В своем дневнике, который он вел почти до последнего дня жизни, он писал, что страшно страдает. 5 марта Г. Я. Седов скончался. Товарищи решили доставить его тело к месту стоянки судна и двинулись обратно со страшной поклажей. Благодаря темноте и непогоде они часто сбивались с пути. Вьюги были настолько жестоки, что мельчайшая снежная пыль пронизывала положительно насквозь. Истощенные и полуживые они решили сперва повернуть к месту стоянки бывшей итальянской экспедиции в 1899 году герцога Абруццкого, где были оставлены этой экспедицией запасы провизии и керосин. Силы у обоих падали, один из них начал впадать в обморочное состояние, а горлом шла кровь. Решили похоронить тело Седова. На мысе Бророк, который составляет юго-западную оконечность острова Рудольфа, вырыли в камнях яму и похоронили тело. Затем бросили двое саней, часть собак и лишь только 19 марта

добрались до места стоянки экспедиции, принеся печальную весть.

С наступлением лета стали готовиться к отплытию. Для топлива разобрали на судне надпалубные борты, конечности мачт, среднюю палубу, но вскоре все эти дрова вышли. По пути привернули к мысу Флора, где некогда зимовала экспедиция англичанина Джексона. Здесь погрузили для дров оставленное Джексоном деревянное строение, а также запаслись жиром убитых моржей. На мысе Флора совершенно неожиданно встретили двух участников экспедиции Брусилова: штурмана В. И. Альбанова и матроса А. Кондрата, которые рассказали, что они в числе 14 человек 23 апреля 1914 г. покинули судно „Св. Анну" и пешком по льду отправились на Землю Франца Иосифа. Пройдя 40 километров, трое из матросов вернулись обратно на судно, а остальные продолжали путь на юг. 16 мая один матрос, уйдя на разведку, не вернулся. 22 июля штурман Альбанов с 9 спутниками достиг Земли Александры, и отсюда, разбившись на две партии, пошли к мысу Флора. 5 человек ушло берегом, а 5 на двух катерах.

Ввиду таких сведений исполняющий обязанности начальника Седовской экспедиции врач П. Г. Кушаков, взяв с собой Альбанова и Кондрата, немедленно отправился вдоль берега Земли Франца Иосифа для поисков их товарищей. После безрезультатных розысков, задерживаться долее не было оснований, и потому 8 августа „Св. Фока" взял курс на юг. Пробиваясь сквозь льды, они сожгли все, что было на судне и, вышедши из льдов, все время затем шли под парусами. Судно имело течь, но добралось благополучно 30 августа до становища Рында на Мурмане.

Вторая по времени русская полярная экспедиция 1912 г., это — экспедиция лейтенанта Г. Л. Брусилова, снаряженная на его собственные средства. Она преследовала промысловые задачи, для чего имелось в виду посетить воды, омывающие берега Сибири от Югорского Шара до Берингова пролива, т.-е. пройти весь Великий Северный морской путь. Судно экспедиции — шхуна *„Св. Анна"*. Брусилов тоже не впервые пустился в полярное море: незадолго до этой экспедиции он участвовал в качестве вахтенного начальника

на одном из транспортов гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океан. Экипаж „Св. Анны“, вместе с начальником, он же и командир судна, состоял из 24 человек, в том числе исполняющая обязанности врача Ерминия Александровна Жданко. „Св. Анна“ вышла из Петербурга 10 августа, пришла к Югорскому Шару 15 сентября и там остановилась. На следующий день она снялась с якоря для следования по назначению. С этого времени об ней до 1 сентября 1914 г., т.-е. до возвращения экспедиции Седова, которая привезла Альбанова и Кондрата, не было никаких сведений. Только эти два участника поведали печальную весть о судьбе экспедиции Брусилова, при чем Альбанов привез с собой и выписку из вахтенного журнала шхуны „Св. Анна“, за время от ее выхода из Александровска в августе 1912 года по 22 апреля 1914 г. Из записки стало известно, что „история экспедиции лейтенанта Брусилова такова: в октябре 1912 г. шхуна „Св. Анна“ была затерта льдами в Карском море и прижата к Ялмалу на широте 71°45′, где и простояла полмесяца. *SO*-вым ветром шхуна, с окружающим льдом, была оторвана от берега и стала дрейфовать на север. Дрейф этот продолжался до 10 апреля 1914 года, когда штурман Альбанов с 13-ю матросами покинул шхуну на широте 82° 55,5′ и долготе 60° 45′ к вост. от Гр., чтобы пешком достигнуть обитаемой земли. Продолжать дрейф на шхуне осталось всего, считая с командиром Брусиловым, 10 человек, и провизии у них должно было хватить еще на полтора года“. Судьба партии, ушедшей с Альбановым, в общих чертах известна, а судно „Св. Анна“ несомненно раздавлено льдом, при чем погибли и все находящиеся на судне; но где и как — до сих пор выяснить не удалось.

В 1914 г. на морское ведомство было возложено снаряжение двух спасательных экспедиций.

Для поисков Седова предположено было послать в конце июля купленный и приспособленный в Норвегии барк *„Герту“*, снабженный всем необходимым. Команда „Герты“ состояла из архангельских поморов с капитаном И. П. Ануфриевым во главе. Для ускорения дела было зафрахтовано и парусно-паровое судно *„Андромеда“*.

Для поисков Русанова и Брусилова был куплен в Норвегии барк „*Эклипс*“; на „Эклипсе“ во главе команды из норвежцев стоял известный полярный мореплаватель капитан Свердруп. „Герта“ и „Эклипс“ были снабжены беспроволочным телеграфом. В помощь этим судам был зафрахтован еще пароход „Печора“, который доставил им уголь, предметы снаряжения и сибирских собак, а также отвез на Новую Землю гидроаэроплан с летчиком, поручиком Нагурским.

„Андромеда“ вышла в море с Мурмана 18 июня 1914 г. и осмотрела западный берег Новой Земли от Маточкина Шара до Панкратьевых островов; здесь нашли записку Седова, что в августе 13-го года он ушел на Землю Франца Иосифа. Поручик Нагурский с гидроаэроплана тщательно осмотрел не только берега, но и на значительное расстояние от них покрытую льдами поверхность океана, но никаких следов экспедиции больше не видел.

С острова Вайгач по беспроволочному телеграфу сообщили „Герте“ о результатах поисков, и она поэтому 12 августа пошла прямо к Земле Франца Иосифа. В то время как „*Герта*“ производила осмотр берегов Земли Франца Иосифа, экспедиция Седова прибыла к Мурману,—суда где-то разошлись. На мысе Флора члены экипажа „Герты“ нашли записки Седова, Альбанова и Кушакова и возвратились обратно. Таким образом европейская часть Северного Ледовитого океана была осмотрена и никаких других признаков, кроме найденных записок, здесь не заметили. Поэтому, конечно, капитану Свердрупу на „Эклипсе“ надлежало начать поиски к востоку от Новой Земли. „Эклипс“ вышел 7 августа из Александровска на Мурмане, вошел Карскими воротами в Карское море и, осматривая его южные берега, дошел до мыса Штеллинга на Ялмале, где встретил непроходимые льды и зазимовал. Тут Свердруп по беспроволочному телеграфу узнал о судьбе, постигшей экспедицию Брусилова и Седова, а также о том, что в расстоянии от него километров 400 зимует у северо-западного берега полуострова Таймыра попавшая в затруднительное положение Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана в составе двух транспортов —„Таймыр“ и „Вайгач“—под командой Б. А. Виль-

кицкого с командой в 94 человека, вышедшая в 1914 г. из Владивостока. Сношения „Эклипса“ по беспроволочному телеграфу, с одной стороны, с „Таймыром“ и „Вайгачем“, а с другой стороны, через Югорский Шар и Архангельск с Петербургом дали возможность условиться о всех деталях по оказанию в случае надобности помощи „Таймыру“ и „Вайгачу“. Весною 1915 г. экспедиции Вилькицкого удалось освободиться от льда, и 17 сентября она благополучно прибыла в Архангельск, потеряв во льдах транспорт „Вайгач“.

Летом 1915 года „Герта“ опять была послана к Шпицбергену, а „Андромеда“ к Земле Франца Иосифа для поисков Брусилова и Русанова, на случай продвижения их судов со льдами с востока мимо этих островов, потому что в таком случае они могли покинуть суда и по льду добраться к указанным островам. „Андромеде“, кроме того, было поручено восстановить на мысе Флора дом-убежище с полным хозяйственным инвентарем, взамен Джексоновского дома, разобранного в 1914 году экспедицией Седова на топливо, оставить там 5000 килограмм угля и новый вельбот. „Герта“ осмотрела почти весь западный, северо-западный и северный берега Шпицбергена и констатировала отсутствие на Шпицбергене экспедиций Брусилова и Русанова.

Четвертая полярная экспедиция 1912 г. была германская. Лейтенант германской службы Шредер-Штранц представил Петербургской Академии наук план обширной морской и сухопутной научной экспедиции на Таймырский полуостров в 1913—14 г., встретивший большое сочувствие в германских ученых и правительственных кругах. С целью тренировки членов будущей Таймырской экспедиции в полярных условиях, Шредер-Штранц отправился в августе 1912 года на норвежском моторно-парусном судне „*Herzog Ernst*“ к северным берегам Шпицбергена. Экспедиция из 15 человек (10 немцев и 5 норвежцев), снаряженная только для летнего времени, осталась, однако, на севере на зимовку. Шредер-Штранц отправился в августе с тремя спутниками исследовать глетчеры, и все они пропали без вести. Оставшиеся участники экспедиции, прождав своих товарищей около месяца и не надеясь, что судно, вынесенное напором льда на

мель, уцелеет, оставили его и направились налегке на лыжах к югу. Очень скоро норвежцы, видя, что без соответственного снаряжения им не достигнуть залива Advent, куда собственно стремилась экспедиция, возвратились на судно и зазимовали на нем. Остальные 6 человек, совершенно неопытные в полярных условиях, продолжали путь к югу, но скоро наткнулись на незамерзший фиорд, и четверо из них поворотили обратно на судно; двое же, решившихся продолжать путь, погибли. В конце сентября, собравшись, на этот раз как следует, снова все, кроме трех норвежцев, покинули судно. Все шестеро достигли Second Balley, при чем один из них (Rüdiger) отморозил себе ногу и должен был с товарищем (художником Rave) остановиться на неопределенное время в имеющемся здесь домике. Остальные (4) продолжали путь к югу. Прожив здесь 7 недель и залечив кое-как ногу (устроив особый костыль), оба товарища пошли обратно на судно и после долгих мытарств, наконец, в начале декабря достигли его. Из четырех, отправившихся к югу, через не сколько времени трое повернули обратно (2 норвежца и 1 немец), при чем оба норвежца в конце декабря добрались до „Herzog Ernst'a", а их товарищ погиб во время перехода. Дошел до залива Advent из всего числа вышедших только один Ritscher, капитан судна, но при этом он отморозил себе одну руку и обе ноги. Кроме того, во время зимовки на судне умер от цынги норвежец — повар.

Таким образом, только один Ritscher из всей экспедиции добрался до населенных мест и при помощи находящейся в Greenharbour'е станции беспроволочного телеграфа передал в Европу весть о бедственном состоянии экспедиции. Из остальных же участников, вернувшихся на судно, остались в живых 4 норвежца, художник Rave и Dr. Rüdiger (с отмороженной ногой). Погибло 8 человек.

Немедленно была послана помощь, как из населенных мест на Шпицбергене, так и из северной Норвегии, откуда было отправленно в марте 1913 г. судно „Герта", купленное впоследствии нашим морским ведомством для поисков Русанова. В конце концов, и удалось спасти вернувшихся в разное время на судно „Herzog Ernst" 6 человек.

Разразившаяся в 1914 году мировая война, конечно, помешала посылке новых полярных исследовательских экспедиций в Северный Ледовитый океан. Только в 1918 году была снаряжена и 24 июня вышла из Христиании норвежская северная экспедиция капитана Роальда Амундсена, известного открытием и проплытием Северо-западного прохода в 1903—1906 г. на моторной яхте „Gjöa" (47 тонн), а также достижением южного полюса 16 дек. 1912 г. Амундсен снарядил парусно-моторное судно „*Maud*" с приемным аппаратом беспроволочного телеграфа, но без аппарата-отправителя; избрал экипаж в 10 человек, сам стал во главе экспедиции, а заведующим научной частью пригласил доктора Свердрупа (сына известного полярного плавателя, капитана Свердрупа). Среди экипажа был и один русский — телеграфист Олонкин.

Амундсен, подобно Нансену, задался целью достигнуть северного полюса, пользуясь дрейфом льдов. С этой целью он прошел из Антлантического океана в Великий, Северо-восточным проходом. Амундсен предполагал войти восточнее Ново-Сибирских островов во льды с тем, чтобы вместе с ними совершить пассивное продвижение через северные полярные пространства. На этот раз судьба не благоприятствовала ему. По пути „Maud" зашла к острову Диксона (в устье Енисея), где перекачала в судовые цистерны 60 тыс. кгр. керосину, заготовленного для нее в 1917 г., настроила свой приемник беспроволочного телеграфа для совместной работы со станцией Диксона, взяла десять сибирских собак (имея уже восемь с Югорского Шара) и отправилась далее на восток. Вскоре сплошные льды задержали Амундсена на пути вдоль северных берегов западной Сибири и не позволили достигнуть Ново-Сибирских островов в 1918 г., он был вынужден зазимовать у северо-восточного берега Таймырского полуострова близ мыса Челюскина.

Во время зимовки с 18 августа 1918 г. по 12 сентября 1919 г. участниками экспедиции Амундсена были произведены исследования северной части Таймырского полуострова на пространстве от фиорда Гафнера на западе и до залива Фаддеевского на востоке; центром работ была гавань Мод у мыса Прончищева;

из островов расположенных к северу был посещен только остров Алексея, Земля Николая II не была достигнута, лишь виднелась издали. В конце зимовки двое из участников экспедиции, Тессем и Кнудсен оставили экспедиционное судно, чтобы вернуться на родину. Летом 1922 г. на реке Пясине были найдены следы первого, а недалеко от берега моря, в поле зрения радиостанции острова Диксона — труп второго, Обнаруженные тут же в полной сохранности документы, записки, карты и около двухсот негативов свидетельствуют о самоотверженности Тессема и Кнудсена, которые, невзирая на крайнее истощение, изнуренные голодом, несли до последних дней жизни все порученные им материалы экспедиции.

12 сентября 1919 г. „Maud“ удалось выйти изо льда; сначала судно с трудом передвигалось вперед близ самого берега, имея местами под килем не более 0,15 м. воды. В дальнейшем затруднения уменьшились, и 19 сентября экспедиция благополучно прошла пролив Дмитрия Лаптева, отделяющий группу Ново-Сибирских островов от материка. Тогда Амундсен направил свой курс к острову Жаннеты, чтобы, войдя во льды, начать оттуда дрейф к полюсу. Но сверх всякого ожидания судно относилось течением к югу: плохое состояние льдов, как и неблагоприятное течение, заставило Амундсена вернуться и провести вторую зиму (1919-20 г.) у берегов Сибири. Местом для зимовки на этот раз была избрана Чаунская губа, у западного берега острова Айона, экспедиционное судно „Maud“ было поставлено здесь на зимовку. Три дня спустя, после прибытия экспедиции сюда, ее посетили несколько чукчей, палатки которых находились на острове Айоне. 13 октября чукчи снялись со своей стоянки и отправились на зимовку к югу в леса, где у них — стада оленей. Доктор Свердруп пошел за ними, снабженный всем необходимым на восемь месяцев, для изучения туземцев и собирания этнографических коллекций. Телеграфист Олонкин оставил „Maud“ 20 октября с целью дойти до Нижне-Колымска и послать оттуда телеграммы домой. Однако он вернулся на судно 11 ноября, так как у деревни Сахарной на реке Колыме встретил русских, которые рассказали, что

из Нижне-Колымска по причине войны нельзя было войти в сношения с внешним миром. Члены экспедиции посвятили время своей вынужденной стоянки исследованию окружающей местности и совершили экскурсию на Колыму. 6 июля 1920 г. освободившись от льда, судно направилось в Номе, столицу северной Аляски. 27 июля „Maud" взяла курс на север, с тем чтобы севернее острова Врангеля войти в лед. Выйдя из Берингова пролива и достигнув мыса Сердце-Камень, экспедиция Амундсена встретила непроходимые льды, которые принудили ее вернуться в Сиэтль в Америке для зимовки 1921-22 г. В 1922 г. „Maud" под руководством Вистинга вмерзла в лед севернее острова Врангеля и оттуда начала пассивно продвигаться к северу, повторяя дрейф „Жаннеты", Амундсен же вернулся в Христианию [1]).

К 1 февраля 1924 г. „Maud" находилась на 500 слишком километров южнее даже того места, откуда в 1893 г. начал свой дрейф „Фрам", и где в июне и августе 1913 и 14 г. г. проходили по открытойводе „Таймыр" и „Вайгач". „Maud" был уже на широте 76° 17; но северо-восточные ветры отнесли его к югу, и последние координаты, данные Вистингом по радио, были—75°13′ с. ш. и 156°45′ в. д.

С окончательным водворением в Сибири Советской власти, было обращено внимание на Великий Северный морской путь. В виду важности его для Сибири, Сибирский Революционный Комитет учредил 20/IV 1920 г. Комитет Северного морского пути (Комсеверпуть) на правах отдела Сибревкома. В задачу Комитета входит „всестороннее оборудование, усовершенствование и изучение Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с заграницей и транспортировки грузов Европейской России этим путем через устья рек Оби, Енисея, Лены и Колымы".

Распоряжением и на средства Комсеверпути произведены: изыскание железнодорожного пути Дудинка — Норильск

[1]) Настоящее краткое описание экспедиции Амундсена на „Maud'e" приводится по статье П. Виттенбурга в записках по Гидрографии т. 48, Ленинград 1924 г. стр. 338-340.

в 1920 — 21 г., геологическое исследование всего правого берега Енисея в 1921 г., портоизыскательные работы в Обской губе в 1921 — 22 г., описание побережья между Обской губой и Енисейским заливом экспедицией на шхуне „*Агнесса*“, обследование древнего новгородского пути через полуостров Ялмал в 1922 — 23 г. и др.

Дальнейшие практические мероприятия Комсеверпути показали необходимость крупных средств, для привлечения коих потребовалась реорганизация Комсеверпути в акционерное смешанное общество с участием иностранного капитала. Основные положения общества были одобрены Сибревкомом. В задачу общества войдут: изучение, оборудование и использование Великого Северного морского пути и эксплоатация природных богатств в районах, прилегающих к Великому Северному морскому пути и к устьям сибирских рек.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Итак, мы обозрели очень бегло попытки к разрешению той старинной географической проблемы, которая известна под именем Северо-восточного прохода или Великого Северного морского пути; над разрешением ее работали выдающиеся полярные исследователи, она имеет уже довольно обширный мартиролог принесенных ей жертв. Каков же результат всего этого, можно ли считать Великий Северный морской путь открытым и осуществленным? Читатель помнит, что мы говорили уже, что Северо-восточный проход можно считать открытым еще Берингом и Великой Северной Экспедицией в XVIII веке и осуществленным А. Э. Норденшельдом в конце XIX в. Конечно, Великий Северный путь открыт в том смысле, что мы убедились в его существовании, но он до сих пор продолжает быть закрытым для широкого пользования, вопреки оптимизму Норденшельда и др. Благодаря открытиям Б. А. Вилькицкого, мы знаем теперь, что самая северная оконечность Азии, мыс Челюскин, лежит не в открытом океане, а омывается водами довольно узкого пролива (шириной в 25-30 морских миль) между материком и островами Алексея и Землей Николая. Этот пролив в некоторые годы бывает свободен от льда во вторую половину лета и в начале осени, как это было при плаваниях Норденшельда и Нансена, а в иные годы бывает забит льдом, как это видно из двукратных плаваний Вилькицкого в 1913 и в 1914 годах и Амундсена в 1918-20 годах. А потому пользование им, как и всем остальным протяжением пути, станет возможным лишь при условии надлежащего оборудования, состоящего в устройстве сети станций беспроволочного телеграфа, в поста-

новке морских знаков, в устройстве гаваней-убежищ, запасных складов угля и провианта, организации службы погоды и лоцманской службы, может быть авио-разведки и т. п. В западной части Великого Северного морского пути уже кое что в этом отношении сделано, а именно, построены станции беспроволочного телеграфа: 1) у Югорского Шара, на севере материка Европы, 2) у Карских Ворот, на севере острова Вайгача, 3) у Маточкина Шара, при восточном входе в пролив, на севере южного острова Новой Земли, 4) в Байдарацкой губе, на западном берегу полуострова Ялмала, на мысе Маре-Сале и 5) в устье Енисея, в гавани Диксона. К этому можно причислить и станцию беспроволочного телеграфа, построенную норвежцами, на Шпицбергене в Greenharbour'е. В ближайшее время предположено устройство станции на мысе Желаний (самая северная точка Новой Земли), такая же станция чрезвычайно необходима и на мысе Челюскин (самая северная точка Азии), ввиду выяснившегося крайне важного положения этой точки на Великом Северном морском пути[1]). Вместе с устройством станций беспроволочного телеграфа при них должна быть организована служба наблюдений погоды и льда. Тогда только будет возможность, отправляясь в путь, знать заранее, что встретишь в этих, иногда трудно проходимых, а иногда и совсем непроходимых, местах.

До настоящего времени все протяжение Великого Северного морского пути или весь Северо-восточный проход насквозь пройден был только три раза: два раза с запада — Норденшельдом на „Веге“ в 1878-79 г. и Амундсеном на „Maud'е“ в 1918-20 г., и один раз с востока — Вилькицким на „Таймыре“ и „Вайгаче“ в 1914-15 г., при чем никому из них не удалось пройти путь в одну навигацию, а все трое плыли с зимовками по пути.

---

[1]) Очень нужна радиостанция и на мысе Флора (южная оконечность Земли Франца Иосифа). Политическое положение островов Франца Иосифа не вполне ясно. В августе 1914 года, ввиду войны России с Австро-Венгрией, капитан 1-го ранга Ислямов, побывавший на земле Франца Иосифа на „Герте“, поднял русский флаг в знак присоединения этого архипелага к России. Об отмене этого акта мы не слышали.

Что касается западной части Великого Северного морского пути, или просто — Северного морского пути из Европы на Обь и Енисей, то им уже пользуются[1]), тоже и восточной частью от Берингова пролива до Колымы[2]) и даже до Лены; пролив между берегом материка Азии (у мыса Святой Нос) и Ново-Сибирским архипелагом не бывает так забит льдом, как пролив у мыса Челюскина. Это, вероятно, об'ясняется той массой нагретой воды, которая изливается из реки Лены в Северный Ледовитый океан и затем, вследствие вращения земли, уклоняется вправо, т.-е. на восток вдоль берега материка.

Плавание от устья Енисея до устьев Лены вокруг Таймырского полуострова на протяжении почти 1000 миль не может считаться обеспеченным. За все время его совершили всего 5 раз, а именно: с запада — Норденшельд на „Веге" (1878), Нансен на „Фраме" (1893), барон Толль на „Заре" (1901) и Амундсен на „Maud" (1919), а с востока — только Вилькицкий на „Таймыре" с „Вайгачом" (1915). Первым двум удалось пройти этот путь в одну навигацию, а остальным трем пришлось на пути зимовать[3]). Из этого видно, что пользование всем протяжением Великого Северного морского пути не невозможно, но оно может иметь пока только весьма ограниченное значение, и то при условии надлежащего оборудования; частичное же пользование Великим Северным морским путем (западной и восточной его частями порознь) возможно ежегодно, опять-таки при надлежащем оборудовании пути, и может иметь огромное значение для развития Сибири.

Конечно, вывод, к которому мы приходим в настоящее время, не является безусловным и окончательным. Вопрос о форсировании полярных льдов не разрешен еще техникой, но никто не вправе утверждать, что 1-1½-метровый лед, который сейчас не под силу нашим ледоколам, не переста-

---

1) См. стр. 141.

2) См. стр. 145—146.

3) Вилькицкий даже в течение 2 зим не мог пробиться через льды у Таймырского полуострова.

нет быть преградой для тех ледоколов, которые будут созданы в ближайшее время. Таким образом, слова адмирала Макарова, сказанные им только по отношению к плаванию по Карскому морю, может быть уместно будет распространить и на весь Великий Северный морской путь: это есть „вопрос силы и средств, а не вопрос возможности“.

II.

А. Э. НОРДЕНШЕЛЬД

ВОКРУГ ЕВРОПЫ И АЗИИ НА ПАРОХОДЕ „ВЕГА“ В 1878—1880 г.

(в извлечениях)

I.

Из Швеции до Новой Земли.

„Вега“ оставила гавань Карльскроны 22 июня 1878 г. зашла 24-го в Копенгаген, чтобы взять закупленные там съестные припасы, 26-го отплыла в Гетеборг, куда прибыла на следующий день. Здесь были погружены большая часть научных инструментов для экспедиции, а также купленные в Швеции различные запасы продовольствия и одежды. 4 июля „Вега“ оставила Гетеборгскую гавань. Во время следования вдоль западного берега Норвегии дул сильный встречный ветер, замедливший приход в Тромзе до 17 июля. В Тромзе были приняты вещи, купленные в Лапландии для экспедиции: каменный уголь, вода, меховые вещи из оленьих шкур для всего экипажа и множество других предметов. 21-го июля в 2 ч. 15 м. пополудни мы подняли якорь и при громких криках „ура“ многочисленной толпы народа, собравшейся на берегу, окончательно пустились в путь на восток по Сев. Ледов. океану. Оставив Тромзе, мы направились вдоль берега к острову Мосе, у которого „Вега“ должна была остановиться на несколько часов, чтобы сдать письма в тамошнюю почтовую контору, вероятно, самую северную на всем свете. В это время поднялся такой сильный сев.-зап. ветер, что мы вынуждены были остановиться здесь до вечера 22 июля. Мосе, маленький скалистый остров, лежит под 71° с. ш., в 34-х километрах к ю.-зап. от Нордкапа, в месте, богатом рыбой. На вост. берегу острова находится залив, который образует хорошо защищенную пристань. Рыболовство и пристань сделали о. Мосе самым крайним северным пунктом цивилизации. Здесь, всего в нескольких километрах к югу от сев. оконечности Европы, находится множество рыбачьих хижин, больница, почта, лавка и т. д. Жители этого селения

питаются, естественно, только насчет рыболовства, так как земледелие здесь невозможно. Леса здесь нет, попадаются лишь там и сям кусты. Климат острова сырой и довольно суровый, хотя зима не отличается особым холодом. Все население острова Мосе страдает от цынги, уносящей ежегодно большое число жертв. В качестве противоцынготного средства местные жители употребляют настой морошки на роме. 22-го июля погода продолжала быть неблагоприятной, но тем не менее мы подняли вечером якорь, горя нетерпением итти дальше. Одновременно снялась с якоря и „Лена“, которая получила приказ по возможности следовать за „Вегой“, а в случае, если бы пришлось неизбежно расстаться, то продолжать путь к селению Хабарову на берегу Югорского Шара, которое я назначил сборным пунктом для всех 4-х кораблей экспедиции. В первую же ночь, при сильном тумане, мы потеряли „Лену“ из виду и увидели ее только на сборном пункте. Мы достигли Югорского Шара, не видя и признаков льда. Переезду от Норвегии до Гусиной земли сначала благоприятствовал попутный свежий ветер, но ближе к Новой Земле он совсем ослабел. Несмотря на это, путешествие продолжалось успешно на парах, без особых приключений. 28-го июля в 10 ч. 30 м. вечера мы увидели землю. Это был мыс Гусиной Земли, под 70°33′ с. ш. и 51°54′ з. д. от Гринвича. Гусиной Землей называется низменная береговая полоса, покрытая травою и изобилующая множеством мелких озер; она представляет выступ Новой Земли между 72°10′ и 71°30′ с. ш. Свое название она получила от несметных стай гусей и лебедей (лебеди-кликуны, Cygnus Bewickii Yarr). Вообще же этот берег можно считать скудно населенным птицами: здесь нет птичьих базаров с миллионами пернатых обитателей, ссорящихся между собою и придающих особый отпечаток северным полярным берегам. Хотя Гусиная Земля издали кажется ровною и низменною, тем не менее от берегов местность мало-по-малу подымается волнообразно до 60 метров над уровнем моря. Здесь нет ни настоящих ледников, ни валунов, которые указывали бы на иные условия в прошлом. Снежных горных вершин с моря не видно. В продолжение всего августа можно проплыть

под парусом из Норвегии, не встретив на пути ни льда, ни снега.

Это обстоятельство, относящееся исключительно к низменной части южного острова, свидетельствует насколько ошибочны вообще представления о климатических условиях Новой Земли. Уже в конце июня или в начале июля бо́льшая часть Гусиной Земли свободна от снега, и вскоре, в несколько недель, развивается арктический растительный мир во всей своей красе. Сухие, благоприятно расположенные места покрываются ковром цветущей низкой травы, не закрываемой кустами. На сырых местах встречаются поляны, кажущиеся издали веселыми зелеными лугами.

По причине потери времени от замедления хода на парусах вдоль норвежского берега и вынужденной задержки на острове Мосе, мы не успели в этот раз выйти на берег и продолжать наш путь вдоль зап. берега Новой Земли по направлению к Югорскому Шару. Погода по большей части стояла тихая, ясная; море было совершенно свободно от льда; земля, за исключением нескольких долин, заполненных снегом, лежала обнаженною. Там и сям, у крутых береговых уступов, виднелись остатки зимних снежных сугробов, которые издали, вследствие марева, производимого более сильным нагреванием нижних слоев воздуха солнечною теплотою, казались мощными, круто к морю падающими ледниками. Когда мы проплыли далее на юг, нам открылся, благодаря ясной погоде, прекрасный вид на о. Вайгач. С зап. берега этот остров казался травянистою равниною; но, при приближении к Югорскому Шару, стало заметно, что на вост. стороне острова находятся низкие гряды холмов, вероятно, последние отроги сев. части Урала, известной под названием Пай-Хой.

Близ входа в Югорский Шар мы увидели пароход. После многих догадок был узнан „Фразер“. Я сначала очень обеспокоился и боялся, не случилось ли несчастья, потому что он держал курс прямо противоположный своему назначению; вскоре однакож от прибывшего капитана Нильсона я узнал, что „Фразер“ только искал нас. „Экспресс“ и „Фразер“ с 20 июля ждали нас на условленном сборном месте. Эти

суда 13 июля оставили Варде и на своем пути, как и мы, не встретили льда.

„Лены“ здесь еще не было. Мы опасались, что маленький пароход не в силах будет справиться с волнением по ту сторону Нордкапа, тем более, что даже на более сильной „Веге“ шквал, ударив через борт, разбил ларь, привязанный к палубе. Наши опасения однакоже оказались неосновательными. „Лена“ прекрасно справилась с волнами, и 31-го бросила якорь возле других судов; таким образом вся наша маленькая полярная эскадра собралась на условленном месте встречи.

Хабарово представляет собой незначительную деревушку, расположенную на материке к югу от Югорского Шара, на зап. от устья небольшой, но по временам очень рыбной речки. Летом это место заселено самоедами, пасущими свои стада оленей на о. Вайгаче и по соседним тундрам, да несколькими русскими и обрусевшими финнами, которые приезжают сюда из Пустозерска для меновой торговли с самоедами, для охоты и рыбной ловли на море, при содействии последних. Зимою самоеды угоняют свои стада далее на юг, а купцы отвозят свои товары в Пустозерск, Мезень, Архангельск и др. места. Так, вероятно, ведется уже несколько столетий; жилые строения однакоже, надо полагать, возведены здесь в последнее время, так как об них в описаниях голландских путешествий не упоминается.

Ныне деревня или „Город Самоедов“, как Хабарово называется ловцами, состоит из двух частей: в одной обитает местная аристократия, в деревянных лачугах с плоскими крышами, крытыми торфом; в другой самоеды раскинули свои грязные чумы (палатки).

Близ того места, где мы вышли на берег, стояло множество саней, нагруженных товарами, которые русские купцы наменяли и предстоящей осенью предполагали отправить в Пустозерск. Товары преимущественно состояли из рыбьего жира и шкур горной и обыкновенной лисицы, белого медведя, волка, рыси, оленя и тюленя. Кроме того, купцы собрали большие запасы гусиных перьев и пуху, да крыльев белой куропатки. Применение последних осталось для меня неизвестным; мне сообщили только, что они будут проданы

в Архангельске. Вероятно, они оттуда попадут в Зап. Европу где послужат украшением дамских шляп. Крылья белых куропаток уже в 1611 г. закупались англичанами в Пусто-, зерске. В числе товаров я заметил также моржевые клыки и веревки из моржевой кожи. Замечательно, что об этих товарах уже упоминается в рассказе Отера IX в.

При переезде к о. Вайгачу я встретил „Лену“, которая только тогда подходила к условному месту. Я отдал приказание капитану немедленно кинуть якорь у Хабарова, принять уголь с „Экспресса“ и готовиться, тотчас после моего возвращения, вместе с другими судами поднять якорь и продолжать путь. Вечером 31 июля я возвратился на „Вегу“ очень довольный виденным и собранным на о. Вайгаче. Но „Лена“ еще не приготовилась к отплытию, и потому пришлось отложить отъезд до утра.

II.

От Новой Земли до Енисея.

1 августа утром все суда, подняв якорь, двинулись через Югорский Шар в Карское море: в полдень мы прошли пролив и под парами вышли в открытое море, простирающееся к востоку и бывшее предметом столь многих стремлений для заботливых правительств, корыстолюбивых купцов и ученых космографов XVI и XVII столетий. Это море, даже и в наши дни, представляет для географов и ученых mare incognitum (неизвестное море). Оно составляло поворотный пункт для всех прежних путешествий на северо-восток, а потому, прежде чем продолжать описание нашего плавания, необходимо дать в немногих словах понятие о побережьях и гидрографии Карского моря.

Границы Карского моря образуют: с запада — острова Новая Земля и Вайгач, с вост. — Таймырский полуостров, земля между реками Пясиной и Енисеем, до Ялмал, с юга — самая северная часть Европейской России, о. Белый и обширные губы, Обская и Енисейская; на северо-восток Карское море представляется открытым, если не принимать во внима-

ние острова „Уединения“. Бо̀льшая часть берегов низменна и только к северу от 73° с. ш. западный берег Карского моря состоит из скал, у Маточкина Шара очень высоких, далее же на север они ниже и не так утесисты. Где начинаются скалы, там в расселинах летом бывают заметны очень незначительные скопления снега, вершины же скал бесснежны. Далее на север начинаются ледники, постепенно возрастающие числом и величиною, пока, наконец, в высших широтах они не переходят в сплошное оледенение. Оно подобно такому же оледенению Гренландии и Шпицбергена и своим громадным ледяным покровом выравнивает горы и долины, превращая всю страну в ледяную пустыню и давая происхождение тем айсбергам, тем ледяным горам, которые играют такую видную роль в описаниях морских путешествий в полярных водах. Одним известным русским мореплавателем [1] Карскому морю дано название „Ледник“ не за обилие в нем торсов, а за то, что его ледяной покров, вследствие значительной опресненности воды и сильных морозов, намерзает до чрезмерной толщины, так что даже взломанные глыбы не могут уноситься течением в незамерзающие моря. Бо́льшая часть льда, который зимою образуется в Карском море, а может быть и часть того, который приносится туда с более дальнего севера, скопляется у северо-восточных берегов Новой Земли и в начале лета запирает все три пролива, соединяющие Карское море с Атлантическим океаном. Это-то обстоятельство и было причиною неудачи всех прежних „северо-восточных путешествий“, а также дурной славы и названия Карского моря „ледником“. Теперь мы знаем, что прежние опасения были неосновательны, так как в Карском море бо̀льшая часть льда растаивает и во второй половине лета судоходство становится здесь возможным. Относительно глубины Карское море отличается чрезвычайной правильностью. Вдоль восточных берегов Новой Земли и Вайгача тянется по морскому дну ложбина глубиною до 500 метров, наполненная холодною (+2, 7° Ц.) соленою водою, служащею обиталищем чрезвычайно богатой и разнообразной животной

[1] Вероятно, здесь имеется в виду гр. П. Ф. Литке. *М. Б.*

жизни. К востоку дно моря постепенно повышается и образует подводную равнину глубиной от 30 до 90 метров. В неглубоких местах Карского моря вода у дна почти так же солона, как в Атлантическом океане, температура же ее там круглый год от + 2° до + 2, 7° Ц. Свойства воды у поверхности весьма изменчивы: в некоторых местах вода по временам бывает годною для питья, а летом — часто сильно нагревается.

2 августа. Продолжается прекрасная погода, льдов совсем не видно, „Лена" удаляется от прочих судов и не замечает флага, поднятого как сигнал, чтобы капитан прибыл на „Вегу" или приблизился на столько, чтобы слышать голос с нее; поэтому „Фразер" посылается за „Леной", с которою вместе и приходит к ночи.

3 августа. Утром капитан Иоганнесен прибыл на „Вегу". Я приказал ему доставить на о. Белый доктора Альмквиста, лейтенанта Говгарда и поручика Нордквиста и дал им возможность в продолжение 36 часов охотиться и знакомиться с населением и природою острова; после того „Лена" должна пройти через пролив между о. Белым и Ялмалом и у Диксоновой пристани соединиться с прочими судами. Альмквист, Нордквист и Говгард были уже готовы в путь; они тотчас переехали на „Лену", которая, благодаря своей сильной машине, быстро удалилась от прочих судов.

В течение дня мы встречали много поломанного и рыхлого льда, который успокаивал волнение, но сопровождался обычным своим спутником — густым туманом, редевшим лишь изредка. К вечеру мы увидели о. Белый. Этот остров с моря представляется равниной, которая незначительно возвышается над водою. Около острова море повсюду имеет одинаковую глубину, при чем на расстоянии 20 — 30 километров от берега лот нигде не показывает более 7 — 9 метров. Однообразие глубины и постепенное медленное увеличение ее от берегов к морю представляет в арктических странах весьма обычное явление, зависящее от льдов, действующих из года в год наподобие землечерпательных машин. Другое замечательное действие льдов заключается в том, что все валуны, лежащие на дне у берега, медленно передвигаются на сушу. Поэтому во многих местах, как, напр., в Маточкином

Шаре, весь берег, до самой водной поверхности, завален каменными грудами, между тем как ближайшее морское дно свободно от валунов.

4 августа. Легкая качка утром дала знать, что с подветренной стороны море свободно от льда на значительном пространстве; вчера замечено было уменьшение содержания соли в воде и увеличение примеси глинистых частиц; пропущенная сегодня через фильтр вода почти годна для питья. Вода окрашена в желто-серый глинистый цвет и почти совсем непрозрачна, так что судно движется как бы по глинистой тине. Очевидно, мы находимся в области вод Оби и Енисея. Лед, виденный нами вчера, вероятно, приплыл из Обской, Енисейской или Пясинской губы. Поверхность этого льда грязна и резко отличается от белой, чистой поверхности ледникового и морского льда, не соприкасавшегося ни с землей, ни с мутной речной водой. После стаивания снега, лежащего на льду больших рек, последний часто бывает покрыт желтым слоем глины. Очевидно, что эта глина осаждается из ила, сносимого разливом с берегов и выбрасываемого волнами на лед; снег на льду служит как бы ситом, отделяющим землистые части от воды; таким образом даже на морских льдинах могут образоваться слои грязи, содержащие в себе остатки множества маленьких пресноводных организмов.

5 августа. Продолжаем плыть по Карскому морю под парусами, встречая по временам отдельные льдины. Когда мы, держа курс на северо-запад, уже миновали о. Белый льдины перестали попадаться. В течение дня мы несколько раз плыли по глубине не более 9 метров. Благодаря ровности дна, малая глубина здесь неопасна. Туман, волнение, неблагоприятный довольно сильный ветер затрудняли движение вперед.

6 августа. В 3 часа утра мы завидели землю. В тумане мы поднялись слишком высоко по Енисейской губе и принуждены были вернуться, чтобы притти на место назначения, а именно в гавань Диксона. Верхи мачт „Экспресса" виднелись над островами к северу, и вскоре оба судна стали на якоре к югу от острова Диксона.

После посещения острова, на котором нам привелось видеть множество белых куропаток, а доктору Чельману на диоритовых скалах острова — набрать много видов растений, не встреченных до сего времени в арктических странах, мы подняли якоря и направились к гавани Диксона. Капитан Паландер шел впереди на паровой шлюпке, чтобы исследовать неизвестный фарватер. На пути он встретил и убил необыкновенно тучного и большого медведя. У этого медведя, так же как и у убитого здесь доктором Телем в 1875 г., в желудке найдены были лишь мох и лишайники; так как медведю летом трудно найти здесь тюленей, то весьма вероятно, что он в это время питается растительною пищею за исключением разве редкого случая, когда поймает оленя. В 1875 г. мы видели здесь старого медведя, который, повидимому, миролюбиво пасся с несколькими оленями, вероятно, намереваясь поближе познакомиться с одним из них.

В этой части северного поморья Сибири медведь, вероятно, встречается часто, судя по тому, что нам в несколько дней удалось застрелить еще двух медведей, которые оба были весьма тучны. Гавань, открытая мною в 1875 году и названная Диксоновою, сколько известно, — лучшая пристань на всем северном берегу Азии и со временем, конечно, будет очень важна для сибирской торговли. При северном входе в гавань на одном из небольших скалистых островов видны остатки избы, состоящей из одной комнаты с печкой и из примыкающей к ней кладовой; изба когда-то, вероятно, служила летним жилищем для зверопромышленников и рыбаков, проживавших здесь только во время промысла, а потом удалявшихся в свои зимовья, расположенные южнее и ныне тоже покинутые. Зимовья при устье Енисея были в свое время самыми северными жилищами европейских народов. Расположенные близ голой тундры и подверженные вьюгам и метелям почти всю зиму, да густым туманам в продолжение большей части короткого лета, зимовья эти не могли предоставлять своим обитателям много удобств. Трудно объяснить себе выбор подобных мест для постоянного пребывания, особенно в Сибири, столь богатой хорошими местами. Все это свидетельствует о том, что на этом месте когда-то

существовали оседлость и достаток; несмотря на отдаленность от других жилых мест, возможно, что здесь жили спокойнее и лучше, нежели может казаться с первого взгляда. Я уверен, что придет время, когда у Диксоновой пристани будут находиться большие склады и круглый год обитаемые жилища.

7 августа „Вега“ нагружала уголь с „Экспресса“. Вечером, спустя 36 часов после остановки „Веги“ на якоре, прибыла „Лена“. Прибытие ее совпало аккуратно с условленным для встречи временем. Разлучившись с „Вегой“, „Лена“ прошла пролив, отделяющий о. Белый от полуострова Ялмала, я назвал его *„проливом Малыгина“* в честь отважного русского моряка, который почти полтора столетия тому назад первый прошел под парусами по этому проливу. Альмквист, Говгард и Нордквист посетили о. Белый и северный берег полуострова Ялмала и нашли, что растительность здесь сравнительно богата; здесь было найдено несколько высших растений и до 40 видов лишайников: относительно фауны Нордквист пришел к заключению, что она в северной части Ялмала и на близлежащем о. Белом почти тождественна. Когда „Фразер“ и „Экспресс“ утром 9 августа двинулись вверх по реке Енисею, к месту склада груза, предназначенного для них, „Вега“, и „Лена“ были также готовы поднять паруса и продолжать только вдвоем путь по морю на восток. Я нарочно приказал последним судам оставаться еще один день в Диксоновой гавани для того, чтобы дать возможность лейтенанту Бове окончить нанесение берегов на карту, а также для точного определения географического положения этого важного места. К сожалению, небо, постоянно закрытое тучами, не дозволило мне так же, как и в 1875 г., произвести необходимые наблюдения; из этого случая можно вывести заключения о погоде летом близ устья Енисея.

III.

С Енисея на Лену.

„Вега“ и „Лена“ подняли якоря 10 августа. Курс был взят на самый западный из островов, показанных на

старинных картах, против входа в Пясинскую губу, и прозванных Каменными. Это название как бы указывает на тождественность природы на этих островах и утесистых островках близ Диксоновой гавани. Небо было покрыто тучами, температура воздуха достигла + 10, 4° Ц.; температура воды утром + 10, а вечером + 8°, соленость воды у поверхности незначительна. В продолжение дня льда не было видно. При попутном свежем бризе „Вега" неслась на всех парусах. Небольшие скалистые острова, не показанные на морской карте, предостерегали нас не доверяться последней. Это обстоятельство, равно как и туман, заставили Паландера плыть осторожно, часто ориентироваться в подзорную трубу и измерять глубины лотом. Теплая погода и свободное от льда море благоприятствовали нам и в продолжение следующего дня. Вскоре однако туман усилился, и „Вега" принуждена была пристать под утро к одному из множества островков, которые беспрестанно встречались на нашем пути. Пополудни погода прояснилась, так что мы могли продолжать путь. Вообще куски пловучего льда встречались редко, только однажды ночью скопление льда приняло угрожающий вид.

12 августа мы проплыли значительное пространство рассеянного льда, который отчасти был старый, крупнозернистый, а отчасти вновь образовавшийся, сильно разрыхленный. Это обстоятельство однакоже не представило серьезного препятствия для дальнейшего плавания; по всей вероятности, море у берега было свободно от льда, но мы не решились в тумане и по незнакомому фарватеру, без настоятельной надобности, приблизиться к земле. Множество рыбы (Gadus polaris) плавало у подошвы большой неподвижной льдины, к которой мы спустя несколько часов причалили. На следующий день мы видели, близ одного из островков, сквозь прозрачную воду, морское дно, усеянное мертвой рыбой того же вида. Вероятно, рыба эта задохлась от того, что большое количество ее оказалось запертым в узком пространстве между льдинами. Когда поверхность воды замерзла, очутившаяся как бы в ледяном ящике рыба задохлась от недостатка воздуха. Такие случаи весьма нередки на Оби. Я упоминаю об

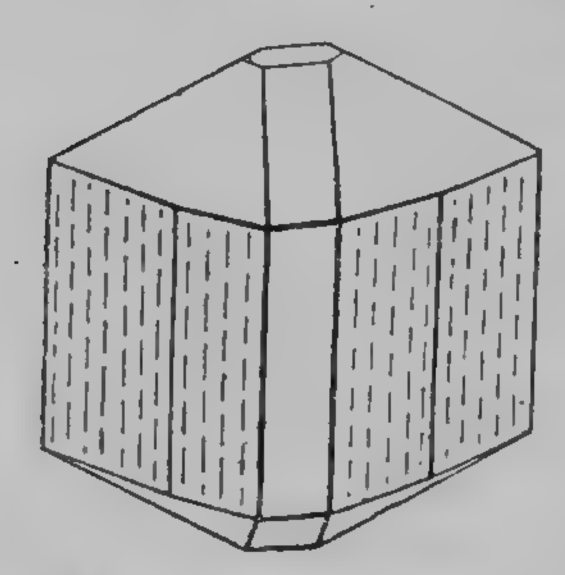
этой находке мертвой рыбы потому, что вообще трупы позвоночных животных встречаются чрезвычайно редко. Бесчисленное множество этих животных умирает естественною смертью, куда деваются их трупы?

13 августа мы миновали множество небольших скал и островов. Море вначале было довольно свободно от льда, но вскоре оно покрылось ровными, тонкими льдинами, которые не были нагромождены друг на друга, а следовательно зимою не подвергались давлению. Этот лед не препятствовал плаванию, но вскоре все погрузилось в непроницаемый туман, который заставил нас стать на якорь в небольшой бухте близ берега. Мои старания определить место не увенчались успехом. У берега повсюду лежал довольно толстый пласт снега и льда, казавшийся издали, сквозь туман, мощным ледником. Вообще же земля не была покрыта снегом. Морская вода была здесь прозрачна и солена; Чельман имел здесь богатую добычу водорослей, а Стуксберг — морских беспозвоночных.

Когда туман рассеялся, мы опять пустились в путь, но как только мы вышли в море, туман облек нас снова, так что мы принуждены были на ночь причалить к большой льдине. Здесь поймано было множество прекрасных животных форм, как-то: морские звезды, Astrophyton, Antedon и др. Между прочим мы сделали здесь весьма замечательную и загадочную находку.

Поручик Нордквист заметил на снегу желтые пятна; по моей просьбе, он собрал снег с этих мест. К сожалению, я подверг находку исследованию лишь на следующий день: оказалось, что это светложелтые кристаллы, повидимому, ромбической системы, обладающие ясной спайностью; поперечное сечение кристалла равнялось 1 миллиметру. Хотя кристаллы лежали целую ночь в воде, образовавшейся от таяния снега, тем не менее заметного растворения не наблюдалось. При нагревании кристаллы распадались в белый порошок, лишенный всякого вкуса. Белый порошок, полученный от выветривания кристаллов, был, после возвращения в Швецию (т.-е. спустя 1 г. и 9 мес. после их находки) подвергнут химическому анализу и оказался состоящим исключительно из углекислого

кальция. Состав и происхождение этого вещества мне кажутся в высшей степени загадочными. В данном случае это не обыкновенный углекислый кальций: кристаллы не ромбоэдрические и не обладают спайностью известкового шпата. Не представляют ли эти кристаллы новый, воду содержащий карбонат кальция, образовавшийся путем кристаллизации из морской воды при сильном холоде и потерявший впоследствии свою воду? Но в таком случае кристаллы не должны были бы находиться на поверхности снега, а глубже — на поверхности льда. Или, может быть, вещество упало из мирового пространства на земную поверхность? Нахождение кристаллов в самом верхнем слое снега и распадение их на воздухе как будто говорит за это. При современном состоянии науки, нет возможности решить этот интересный вопрос. Наша находка пусть послужит указанием полярным мореплавателям собирать тщательно с поверхности снеговых полей самые ничтожные незнакомые вещества.



Форма кристаллов, найденных на льду у Таймыра, увеличена в 30—40 раз.

14 августа, после того как туман несколько рассеялся, мы поплыли далее, но вскоре снова принуждены были бросить якорь в бухте, вдающейся в остров Таймыр, с северной стороны пролива того же названия. Эту бухту я назвал Актиния-бай по множеству актиний, извлекаемых здесь драгой с морского дна. В Карском море много мест, изобилующих беспозвоночными формами.

Неблагоприятная погода задержала нас до 18 августа в Актиния-бае, представляющей прекрасную, хорошо защищенную гавань. Во время пребывания в этой бухте мы предпринимали по различным направлениям экскурсии. Нигде не видно было следов людей; ныне каменный столб обозначает место, где „Вега“ и „Лена“ стояли на якоре.

В продолжение нашего пребывания на этом месте стоял сильный туман, который лишь 18-го начал немного редеть. Мы тотчас подняли якорь и на парах пустились в путь, вдоль западного берега о. Таймыра Этот остров окружен множеством

других островов, не показанных на картах, и возможно даже, что он разделен проливами на несколько частей. Во время нашего следования продолжавшийся густой туман препятствовал точному нанесению на карту островов и скал, между которыми „Веге“ приходилось лавировать. Нам удалось однакоже убедиться в том, что северная оконечность полуострова Таймыра не простирается так далеко на север, как принято показывать на картах[1]).

Лед на пути встречался изредка, да и тот сильно разрыхленный, фиордовый и речной. Характерное отличие этой местности, расположенной вне области охоты и лова, состоит в недостатке теплокровных животных. В продолжение дня нам не удалось увидеть ни одной птицы,— такого случая во время моих летних поездок по арктическим странам не бывало; тюлени здесь также почти не встречались.

19 августа мы продолжали, под парусами и на парах, путь вдоль побережья, окруженные, по большей части, чрезвычайно густым туманом, который рассеивался от времени до времени лишь настолько, что можно было различать контуры берега. Чтобы не потерять друг друга, „Вега“ и „Лена“ обменивались частыми свистками. Морская поверхность была зеркальна. Лишь изредка попадались сильно разъеденные льдины.

В тумане невозможно было далеко видеть, и я начал было уже опасаться, не помешает ли лед высадке на самой северной оконечности Азии. Вскоре, однакоже, сквозь мглу показался на северо-востоке темный мыс, не обложенный льдами. Открывавшийся к северу залив врезывался здесь в материк; в этом-то заливе оба судна бросили якорь 19 августа, в 6 часов пополудни.

Мы достигли великой цели, к которой многие стремились в продолжение столетий. Впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого

[1]) Первое определение широты м. Челюскина, произведенное в мае 1742 г самим Челюскиным, дало величину (по А. Соколову) 77° 34′. Самое новое определение сделано Свердрупом с „Maud'a“ 6 и 7 мая 1919 г. дало величину 77° 43′ с. ш. и 103° 17′ в. д. от Гр. *М. Б.*

Света[1]). Неудивительно, что мы приветствовали это событие украшением судов флагами и пушечной пальбой, а после возвращения с прогулки по берегу — пиршеством и заздравными тостами. Так же, как при прибытии на Енисей, нас и здесь встретил большой белый медведь; завидя приближение судов, он беспокойно ходил взад и вперед по берегу и чутьем старался разузнать природу и свойства гостей, прибывших



„Вега“ и „Лена“ салютуют мысу Челюскину.

в его владения. Пушечный салют до того испугал его, что он быстро скрылся и против обыкновения своих единоплеменников не решился вернуться даже на следующий день.

Северная оконечность Азии представляет собой невысокий мыс, вилообразно раздвоенный заливом, при чем восточная часть его выдается на север более, нежели западная. Горный кряж с пологими скатами тянется по восточной части мыса в южном направлении, и уже в пределах кругозора достигает высоты 300 метров. Как хребет этого кряжа, так и прилегающие низменности были почти лишены снега. Только по скатам кряжа и в прорытых потоками снеговой воды

[1]) По определению Норденшельда 77° 36,8′ с. ш. и 103° 172′ в. д. *М. Б.*

ложбинах и долинах на низменности виднелись снеговые поля. Ледяная кора лежала почти по всему протяжению прибрежья. Здесь отсутствовало все, придающее такую своеобразную красоту полярному ландшафту, как, напр., синевато-белые ледяные массы глетчеров, сползающие со склонов гор, озера, отдельно стоящие скалы, высокие пики и т. п.; вообще эта местность принадлежит к самым однообразным и пустынным на всем северном поморье.

Повсюду почва растрескалась на более или менее правильные шестиугольные призматические отдельности, при чем верхняя плоскость последних оказалась лишенною всякой растительности, между тем как в трещинах виднелись малорослые цветковые растения, лишайники и мхи. На редких местах почва была покрыта растительным ковром, состоящим из мхов, лишайников, трав и полутрав, и похожим на виденный нами около Актиния-бая. Но только цветковые растения здесь были малочисленнее, мхи более уродливы и менее плодоносны, лишайники однообразнее. На северной оконечности Азии растительности приходится выдерживать тяжелую борьбу с суровым климатом, что, по мнению Чельмана, доказывается склонностью цветковых растений скучиваться на полушаровидных кочках. Самая богатая растительность наблюдалась на крайней оконечности мыса: на этом месте на сравнительно малом пространстве скучились все растения, встречавшиеся по соседству. Казалось, что растения Таймыра пытались отсюда переселиться далее к северу, но остановились при встрече с морем и не пожелали вернуться обратно.

Животный мир тоже не отличался здесь разнообразием и богатством. Подуриды — единственные насекомые, встречающиеся здесь в большом количестве. Кроме них нашли только нескольких мух и один вид жесткокрылых (Staphilinidus). Из птиц попадалось множество плавунчиков (Phalaropus fulicarius Bonap.), видели большую стаю стадных гусей (Anser bernicla L.), перелетавших на юг с какой-то, повидимому, полярной земли, лежащей севернее Челюскина[1]),

[1]) До некоторой степени—предсказание открытий Б. А. Вилькицкого. *М. Б.*

одну гагару (Samateria mollissina L.) и несколько белых чаек (Larus eburneus Gmelini) и трехпалых (Larus tridactylus L.). Представителями млекопитающих были медведь, олень и пеструшка, следы и помет этих животных удостоверяли их присутствие. В море имели случай наблюдать одного моржа, несколько тюленей и две стаи белух.



Постройка каменного знака на мысе Челюскине.

Все ручейки иссякли, но простирающиеся на далекие расстояния русла их доказывали, что во время таяния снегов здесь бывают обильные разливы. Журчание потоков снеговой воды и крик птиц в ту пору, вероятно, нарушали тишину, царствующую на пустынной равнине. Весьма вероятно, что далее на суше, в защищенной от северных ветров долине, можно найти иную природу, более богатую фауну и флору. Летом, вероятно, растительность здесь такая же, как в долинах Исфиордена и Безымянной бухты. Нам не удалось здесь найти следов человека. Предания XVI века о северной оконечности Азии дают право предполагать, что ко-

чевники Сибири загоняли свои оленьи стада так далеко на север.

Возможно также, что русские звероловы из Хатанги охотились на северной оконечности Таймыра, и что Челюскин действительно посетил этот мыс. Верное очертание мыса его имени на картах дает основание к этому утверждению [1]).

Преобладающая горная порода этой местности — глинистый сланец. На самом мысу сланец прорезывается мощною жилою чистого белого кварца. По древнему обычаю полярных мореплавателей, мы соорудили здесь знак в память своего посещения.

С целью астрономического определения места, я остался здесь до полудня 20 августа. „Лена“ между тем прошла вперед и с нее делались исследования животной жизни моря и дна его. В 8 минутах ходьбы на север от залива, в котором мы стояли на якоре, „Лена“ встретила крупнозернистый довольно плотный лед. Глубина моря с этого места быстро возрастала, фауна морского дна отличалась разнообразием и богатством представителей. По плану путешествия нам надлежало отсюда плыть на восток, к Ново-Сибирским островам, для того, чтобы определить, нет ли земли на этом пути.

20 и 21 августа суда пробирались беспрепятственно в означенном направлении, среди пловучего льда, который был крупнозернистее и менее разъеден, нежели на западной стороне Таймыра. Несколько больших ледяных полей были встречены на пути, но айсберги отсутствовали. Нас впрочем сопровождал столь густой туман, что возможно было различать ледяные поля и глыбы лишь в непосредственном соседстве с кораблем. Ночью на 22-е мы пробирались через пловучие льды.

К полдню из-за тумана мы вынуждены были переменить курс на более южный. Но так как нам и в этом направлении не удалось продвинуться вперед, то мы причалили к большой ледяной равнине в ожидании благоприятной погоды. Пополудни туман немного рассеялся, и мы продолжали путь. Вскоре, однакоже, туман опять сгустился до такой степени,

---

[1]) Некоторые географы (напр. Карл Бэр) сомневались в том, что Челюскин посетил мыс, названный так в его честь. *М. Б.*

что, по выражению матросов, его можно было резать ножом. „Веге“, при плавании на удачу в лабиринте льдин, грозила роковая судьба, постигшая „Тегетгоф“. Не желая подвергаться безрассудно опасности, мы отказались от своего намерения плыть напрямик к Ново-Сибирским островам и решили, при первом удобном случае, достигнуть открытого моря вдоль побережья.

Обман зрения, производимый туманом, поистине удивителен; неясные контуры предметов, просвечивающих сквозь туман, бессознательно дополняются причудливою фантазиею зрителя. Во время одной поездки на лодке в Гинлопенском проливе [1]) мне необходимо было через пловучий лед пробраться к острову, отстоящему на расстоянии нескольких километров. Мы выехали при ясном небе, но вскоре, в то время как мы были заняты охотою на дичь, окрестность погрузилась в густой туман. Это произошло так неожиданно, что мы даже не успели по компасу определить положение острова и принуждены были грести наудачу среди пловучих льдов, несомых течением с большой стремительностью. Все старались отличить во мраке остров, на берегу которого можно было найти безопасное пристанище. Вскоре на горизонте показалась темная полоса, которую мы приняли за очертания искомого острова. Темная полоса затем быстро поднялась; мы приписали это явление рассеянию тумана и более ясному выступанию берега. Несколько времени спустя, по обе стороны земли, показались два белых снежных поля, и вдруг все превратилось в морское чудовище, в виде головы моржа, величиной с гору. Голова вскоре оживилась и стала двигаться, и, наконец, все превратилось в голову моржа, покоющегося вблизи лодки, на льдине: белые зубы представляли снеговые поля, темнобурая, округленная голова породила гору. Как только фантасмагория успела исчезнуть, один матрос закричал: „Земля у носа, высокая земля!“ Перед нами предстала альпийская страна с горными вершинами и глетчерами; но и эта картина, через несколько мгновений, превратилась в край льдины, покрытой

---

[1]) Между двумя самыми большими островами Шпицбергенского архипелага: о. Шпицберген и о. Северо-Восточная Земля. *М. Б.*

темным слоем земли. Весной в 1873 г. Паландер, я и 9 человек команды совершили вокруг Северо-Восточной Земли [1]) санную поездку, во время которой было убито множество медведей. Когда случалось заметить медведя, поезд останавливался и все, за исключением стрелка, прятались за санями, чтобы не пугать косолапого гостя; стрелок же, устроившись поудобнее, подпускал зверя на расстояние верного ружейного выстрела. Однажды на льду залива Валенберг, [2]) в туманную погоду, мы выжидали приближение медведя, ясно различаемого всеми; но вдруг последний, вместо того, чтобы подкрадываться к избранной жертве, развернул, в момент прицела стрелка, исполинские крылья и улетел в виде небольшой белой чайки. В другой раз, во время той же санной поездки, мы в палатке услышали крик повара, хлопотавшего около нее: „медведь, большой медведь! Нет, олень, маленький олень!..“ В тот же момент раздался выстрел, и загадочное животное, оказавшееся небольшой лисицею, поплатилось жизнью за несколько минут призрачного существования в виде большого зверя. Из этих рассказов видно, как трудно плыть в тумане, среди движущегося льда, по неизвестному фарватеру.

Во время двух остановок судна у ледяных полей мы опускали драгу. Судно медленно перемещалось, вследствие движения льдин к северо-западу, при юго-восточном ветре. Добыча драги была чрезвычайно богата и состояла из больших морских звезд, морских лилий, губок, морских кубышек, громадного морского паука (Pyknogonides), множества червей, ракушек и пр. Итак, самая богатая добыча сетью на всем протяжении берегов Северной Азии получена была близ самой северной оконечности ее.

Странно, что температура ниже точки замерзания пресной воды благоприятна для развития столь разнообразной животной жизни и что последняя не страдает от непроницаемого мрака, царствующего, в продолжение большей части года, на дне моря, покрытого льдом.

[1]) Один из больших островов архипелага Шпицберген. *М. Б.*

[2]) Залив на о. Северо-Восточная Земля. *М. Б.*

Выбравшись из пловучего льда, мы направились к земле, которую завидели 23-го в 8 ч. 45 м. вечера. Земля была низменна и непокрыта снегом; глубина моря на расстоянии 10 километров от берега колебалась от 13 до 15 метров. Берег простирался с севера на юг. Мы плыли вдоль него на расстоянии 7—10 километров. Северо-западный бриз гнал судно без помощи пара вперед по спокойной воде.

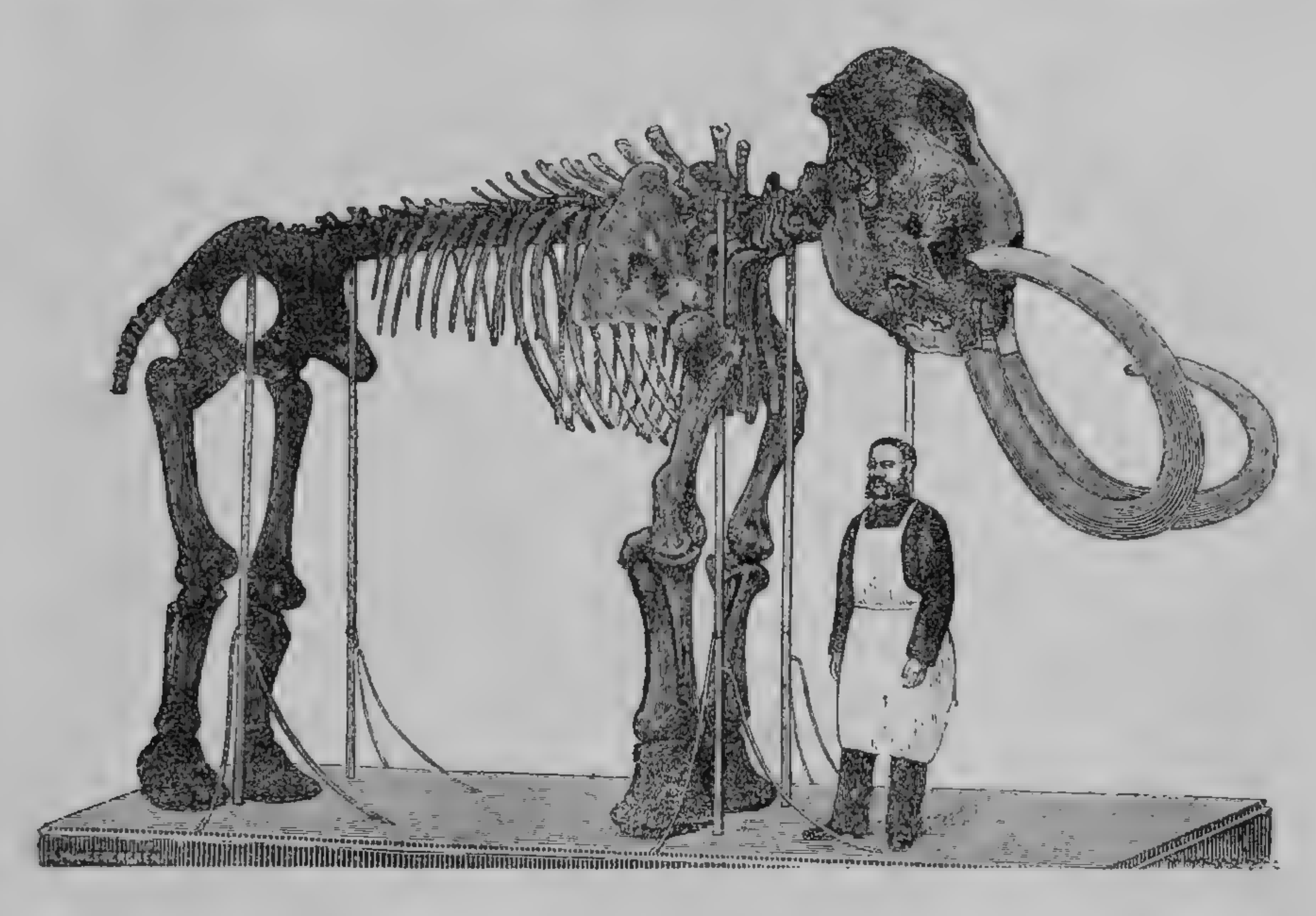
24 августа мы продолжали следовать вдоль берега к югу. Глубина моря, на расстоянии 10 километров от суши увеличилась до 33 метров. Берег стал возвышаться, и вдали виднелись горные кряжи, высота которых, по глазомеру, оценивалась в 600—900 метров. Кряжи, наравне с береговою полосою, были бесснежны. Только в расселинах гор лежали небольшие скопления снега и льда, переходившие в некоторых местах как бы в настоящие глетчеры, оканчивающиеся на значительной высоте над морем. Бесснежный склон, между подошвою горы и береговым уступом, высотою от 30 до 60 метров, представлял ровную местность, покрытую бурозеленым травяным ковром, вероятно, такого же свойства, как виденный нами на острове Таймыре. Утром стояла прекрасная погода, и по временам не было видно ни малейших следов льда. Множество моржей попадалось на пути, встречались кайры (Uría grylle L.) и чистики (Uria Brünichii Sabine), последние в сопровождении птенцов, величиною с люрика (Mergulus alle L.). К полдню раздалось с командного мостика: „земля у носа слева“! Это явно был остров Преображения. Я решил выйти на берег для естественно-научных наблюдений и для определения положения места, в случае благоприятной погоды. Расстояние до высокого острова было, однакоже, значительнее, чем сначала казалось, так что нам не удалось бросить якорь ранее 6 час. вечера на юго-западной стороне острова, близ отвесного уступа птичьей скалы. В продолжение последних двух дней мы плыли по местности, изображенной на новейших картах в виде суши.

Остров Преображения представляет довольно ровную низменность, с абсолютной высотой от 30 до 60 метров, обрывающуюся на северо-запад, к морю, отвесною стеною и

опускающуюся на юго-востоке постепенно к двум выдающимся далеко в море песчаным отмелям. При нашем посещении остров лишен был снегового савана и был покрыт мшистым ковром, на котором попадались и травы. Растительность была богаче на юго-западных склонах острова, защищенных от северо-восточных ветров. Здесь же встречался тот же арктический животный мир в полном составе. Выступы на крутых берегах острова служили местом гнездования для бесчисленного множества чистиков и трехпалых чаек (Larus tridactylus L.), к которым присоединились несколько кайр. На береговой полосе сновали голенастые, старательно разыскивая себе пищу. На вершинах выступов скал гнездилась стая чаек (Larus glauculus), а на склонах низменности видны были совы — белянки (Strix nyctea), выжидающие, по обыкновению, спокойно в продолжение нескольких часов добычу; последние птицы отличались чрезвычайной пугливостью, так что охотнику лишь с трудом удавалось приблизиться к ним на расстояние ружейного выстрела. На некоторых местах, между подошвою чистиковой скалы и морем, тянулась, усеянная камнями, береговая полоса; последняя, при высокой воде, затоплялась, а при низкой — покрывалась лужами соленой воды. Здесь поручик Брусевиц и капитан Иоганнесен убили двух медведей. Последние, вероятно, охотились на чистиков, которые плавали со своими выводками величиною с люрика в лужах, у подножья скалы; они весьма внимательно выжидали случайного выпадения птенцов из гнезд. Повидимому, на море попадались часто тюлени, а за несколько часов до прибытия на остров мы видели несколько стад моржей. Растительность этой местности, отличавшаяся бо́льшим богатством представителей и бо́льшим разнообразием встречаемых видов, нежели на мысе Челюскина, носила более южный отпечаток, не только по причине положения места, но и вследствие омывания берегов острова теплою летнею водою, приносимою р. Хатангою.

К сожалению, позднее время года позволило „Веге“ остаться у этого интересного острова лишь несколько часов; в $10^1/_2$ час. вечера мы подняли якорь и пустились опять в путь, вдоль побережья.

25, 26, 27 августа погода стояла тихая, ясная, и притом море было совершенно свободно от льда. Температура воды поднялась вновь до + 5,8° Ц., а содержание солей значительно уменьшилось. Глубина моря также быстро убывала, так что, напр., 26-го ночью нам с большим трудом удалось миновать несколько мелких мест, расположенных к западу от дельты Лены, против устья Оленека. Первоначально



Скелет мамонта в музее Академии Наук в Ленинграде.

я полагал расстаться с пароходом „Леной“ после якорной стоянки в одном из рукавов реки Лены. Но вследствие малой глубины фарватера, наличия благоприятного ветра и отсутствия льда в море к востоку, я решил расстаться с „Леною“ в открытом море, против острова Тумата. Это случилось ночью с 27-го на 28-е августа: капитан Иоганнесен прибыл по сигналу на „Вегу“ для того, чтобы принять приказания, паспорта и письма на родину. На прощание нашему маленькому верному спутнику во время поездки вокруг северной оконечности Азии взвились на воздух с „Веги“ несколько ракет,— и оба судна поплыли по противоположным направлениям.

На пути от Норвегии до устья р. Лены мы много страдали от туманов, но зато льды беспокоили нас серьезно только один раз, а именно, когда мы покинули прибрежный фарватер к востоку от мыса Челюскина. Если бы мы плыли, все время придерживаясь берегов, то, несомненно, не встречали бы там так много туманов, имели бы пред собой всегда весьма широкий, свободный от льда прибрежный канал, и, тщательно зондируя лотом фарватер, достигли бы реки Лены без всякой задержки, каковая, хотя, правда, не надолго, а все-таки имела место на пройденном пути. По моему мнению, район наибольшего скопления льда на пути от Атлантического океана до устья р. Лены расположен не около самой северной оконечности Азии, а на восток от входов в Карское море.

IV.

От Лены до зимовья.

После разлуки с „Леной", „Вега" продолжала свой путь на северовосток по направлению к Ново-Сибирским островам.

Эти острова, начиная с момента открытия, славились у русских собирателей слоновой кости чрезвычайным богатством зубов и других частей скелета вымершего арктического слона, известного под названием мамонта.

Благодаря тщательным исследованиям академиков Палласа, фон Бэра, фон Миддендорфа, Фр. Шмидта и др., известно, что мамонт был особый северный слоновый вид, покрытый шерстью, который жил здесь в условиях, подобных тем, которые в настоящее время присущи средней и даже отчасти северной Сибири. Обширные луговые пространства и леса северной Азии были настоящею родиной этого животного, когда-то бродившего там многочисленными стадами.

Остатки того же, или весьма близкого, вида слона найдены в С. Америке, Англии, Франции, Швейцарии, Германии и на севере Евр. России. Даже в Швеции и Финляндии изредка находят, в незначительном количестве, остатки мамонтов. В то время как в Европе обыкновенно находят лишь более

или менее незначительные остатки костей, в Сибири встречаются не только целые скелеты, но и целые животные, вмерзшие в почву, с застывшею кровью, с мясом, кожею и шерстью. Из этого можно вывести заключение, что мамонт вымер в период времени, в геологическом смысле, не особенно отдаленный. Вместе с костями мамонта на Ново-Сибирских островах попадаются в большом количестве части скелета других животных, мало известных, но весьма важных для исследования фауны позвоночных, современной царству доисторического слона на сибирских равнинах. Кроме того, на Ново-Сибирском архипелаге известны так называемые „горы леса“, найденные Геденштремом и весьма загадочные по своему происхождению. Эти „горы“ в вышину достигают 64 метра и состоят из перемежающихся горизонтальных слоев песчаника и пропитанных горною смолою древесных стволов, легко разрубающихся. Древесные стволы в нижней части холма располагаются горизонтально, а в верхних слоях его— отвесно.

Флора и фауна этой группы островов до сего времени почти неизвестны. Аммониты с прелестным перламутровым блеском, привезенные Геденштремом с гор Котельного острова манят к продолжению геологических изысканий, которые должны дать интересные результаты относительно прежнего климата и распределения воды и суши в северном полушарии.

Изучение гидрографических условий этой области является неизбежным основанием при обсуждении условий плавания в обширном море, омывающем северное прибрежье Азии, ввиду чего, вероятно, сюда в скором времени будет снаряжена научная экспедиция для изучения этого неведомого края. Для выяснения условий такой экспедиции я решил несколько дней побродить отчасти пешком, отчасти на лодке в этой интересной местности.

Погода стояла тихая, небо было покрыто облаками, температура опустилась до +4° по Ц., море не покрыто льдом, содержание солей в воде достигало 1,8% при температуре от +2° до +3°. Сначала плавание шло очень успешно, но когда мы пополудни 28 августа увидели самые западные

острова, Семеновский и Столбовой, море сразу стало мельче, так что мы на большом протяжении шли при глубине, не превышающей 6—7 метров. Разъеденный лед или, вернее, сало попадался иногда на пути и принуждал нас терять много времени на обходы, и препятствовал „Веге“ итти на всех парах.

30 августа мы, наконец, достигли западного берега острова Ляхова, бывшего целью нашей поездки, но из-за льда, пригнанного ветром в последние дни к берегам, а также по многим другим соображениям, как, напр., мелкое место, позднее время, очень непостоянная погода и т. п., пришлось отказаться от высадки на берег, и „Вега“ направила курс на юг к проливу, отделяющему остров от материка. Со стороны материка пролив окаймляется утесистым мысом, вдающимся далеко в море. Этот мыс прежде всегда был поворотным пунктом, при попытках проникнуть с устья Лены на восток. Свое название — „Святой Нос“, наравне со многими другими одноименными мысами по русскому прибрежью Ледовитого моря, он, вероятно, получил, благодаря упомянутому обстоятельству. Название „Святой Нос“ — у старых русских плавателей по Ледовитому морю — было, повидимому, синоним с „неогибаемым мысом“. Морская вода в проливе была в значительной мере смешана с пресной речной водой, притом температура ее была сравнительно довольно высока, даже на глубине 9 — 11 метров. Морское дно отличалось фауною, бедною видами, но богатою особями. Idothea entomon оказался главнейшим представителем морской фауны; Стуксбергу за один раз удалось вытащить драгою 800 экземпляров этого вида. Кроме редких экземпляров Idothea Sabinei, драга извлекла еще с морского дна много губок и мшанок, а также небольших ракушек, улиток, червей и т. п. К перечисленной добыче следует еще приобщить несколько рыб и малорослых водорослей. Со дна моря извлечено было также несколько осколков мамонтовых бивней и множество кусков дерева, преимущественно щепки и сучья, которые, повидимому, располагались стойком в глине, так как свободные концы их были покрыты живыми мшанками. Эти щепы представляли большое неудобство, при драгравках они неоднократно повреждали сеть, волочимую по дну.

В то время как „Вега“ ночью 31 августа шла на парах мимо Святого Носа, нам удалось наблюдать странное явление. Небо было безоблачно в зените и на восточной стороне небесного свода; на западе, напротив, были скучены свинцовосерые нависшие облака. Температура воды близ морской поверхности колебалась между +1° и +1°, 6по Ц.; температура воздуха на судне — между +1°, 5 и +1,° 8. Несмотря на то, что воздух и вода имели температуру выше точки замерзания, на зеркально-спокойной поверхности моря образовался лед, который состоял частью из игол, частью из тонких пленок. Мне случалось и прежде наблюдать несколько раз подобное явление в арктических водах, т.-е. видеть образование льда при температуре воздуха выше 0°. В описанном случае, кроме того, и температура верхнего слоя воды также превышала 0° и поэтому образование льда в подобных случаях должно рассматриваться за род инея, который зависит от лучеиспускания теплоты как вверх, в воздух, так и вниз, в водяной слой на дне, охлажденный ниже 0°.

В течение всего дня мы продолжали путь на восток, покровительствуемые прекрасной погодой и спокойной водой. 1 сентября плавание продолжалось при слабом южном ветре и полуденной температуре воздуха около +5°, 6. Ночью 2 сентября ветер переменился на северный, и температура воздуха опустилась до —1°. Земли не было видно, хотя мы плыли в небольшом расстоянии от берега. Вдоль последнего тянулась широкая, почти свободная от льда полоса. Вдали в море виден был лед. В следующую ночь выпал снег, так что вся палуба и Медвежьи острова, которых мы достигли 3 сентября в полдень, покрылись снеговым покровом.

В продолжение всего плавания вдоль берега мы встречали лишь пловучие ледяные поля; айсбергов мы нигде не видели.

К востоку от Медвежьих островов грубый морской лед подплывал к берегу, при чем однакоже еще оставалась вдоль земли полынья, свободная от льда. Здесь высшая животная жизнь отличалась крайней бедностью. Это обстоятельство особенно по отношению к птицам объясняется поздним временем года. Врангель рассказывает о скале близ Медвежьих островов, кото-

рая была усеяна бесчисленным множеством птичьих гнезд. Кроме того, этому путешественнику удалось наблюдать на самом большом острове следы медведей, волков, песцов, пеструшек и оленей. Во время нашего посещения окружающее море было совершенно пустынно. Белый медведь нас не приветствовал с льдины, моржи совершенно не попадались. Несколько тюленей были единственными представителями млекопитающих. Часто, в продолжение целой вахты, не показывалась ни одна птица. Самою распространенною птицею, повидимому, здесь был плавунчик (Phalaropus fulicarius Bonap.), он попадался даже на море в значительном расстоянии от берега. Может статься, что эта птица находилась на пути с севера. Низшая животная жизнь была более богата представителями. С морской поверхности удалось сачком добыть несколько небольших ракообразных. Эти животные — сами по себе незначительные — имеют важное значение в качестве пищи для более крупных животных. С морского дна извлекались те же формы организмов и в таком же изобилии, как в проливе у Святого Носа. К этому следует приобщить еще несколько прекрасных морских звезд и кучу больших бокаловидных губок.

Миновав 3 сентября Медвежьи острова, мы направили курс на Шелагский мыс. Как видно на карте, мы, придерживаясь этого курса, удалились значительно от берега и покинули прибережную полосу пресной воды, в которой плыли до сего времени. Лед был крупнозернистый и плотный; вначале распределение льдин не затрудняло значительно плавания. Но вскоре при северном ветре, поднявшемся 4 сентября, ртуть термометра опустилась ниже точки замерзания, число пловучих льдин увеличилось, и пространство между ними покрылось довольно толстым слоем льда. Это обстоятельство препятствовало придерживаться надлежащего курса. Поэтому мы снова направились к земле и достигли в 6 час. пополудни, после продолжительного лавирования между льдинами, свободной от льда полосы, тянущейся вдоль берега. Незадолго до выхода из района пловучих полей, мы не в состоянии были различать открытой воды; нам казалось, что плотный лед простирается до самого бе-

рега. Из сказанного видно, как мореплаватель должен быть осторожен при оценке свойств пловучего льда вне непосредственного соседства корабля. Температура воздуха в пределах пространства, усеянного льдом, при вступлении в безледную прибрежную полосу, вдруг поднялась от +3° Ц. до +4°, 1, между тем как температура воды с +1°,2 возросла до +3°,5, а содержание солей уменьшилось от 2,4 до 1,3%. По всему видно было, что мы попали в область вод Колымы. Эта область, согласно вышеизложенному, тянется от устья реки вдоль берега на восток.

Медвежьи острова, расположенные перед устьем Колымы, состоят большей частью из плутонической горной породы, вследствие выветривания которой образовались исполинские, свободно стоящие колонны. Четыре подобные колонны сообщили самому восточному из этих островов название Четырехстолбого. Такие же развалины встречаются не только на противолежащем мысу Баранове и на многих других местах восточной части северного берега Сибири. Часто руины скал скучены на [большом пространстве в группы и правильные ряды. Вид подобных образований с моря до того похож на развалины громадного города, окруженного толстыми стенами и наполненного храмами и великолепными зданиями, что, вспоминая подвиги Тамерлана или Чингис-Хана, зрителю кажется, что он видит перед собою памятники зодчества татарских диких орд.

Северный склон горных вершин был покрыт свежевыпавшим снегом, вообще же страна не облеклась еще в зимнее одеяние. Расстояние между южной оконечностью острова Ляхова и Медвежьими островами достигает 670 километров. Это расстояние пройдено было нами в 3 дня, значит в день был совершен путь в 223 километра, а в час 9,3 километра. Если принять во внимание время, потраченное на исследование животной и растительной жизни морского дна, на вымеривание глубин и определение температуры воды и содержания солей на различных горизонтах под морской поверхностью, а также необходимость осторожного плавания по неизвестному фарватеру, то вышеозначенная скорость „Веги“ докажет, что экспедиция в этой

местности не очень задерживалась льдами. Мыс Баранов был обогнут 5 сентября утром, при чем судно шло по свободной от льда полосе моря вдоль берега. Мимо Чаунского залива „Вега“ прошла в ночь на 6 сентября, а мыс Шелагский был достигнут того же числа в 4 час. пополудни. Расстояние между этим мысом и Медвежьими островами по прямой линии около 335 километров. Вследствие многочисленных обходов, вызванных пловучим льдом, „Вега“ употребила на этот путь $2^1/_2$ суток. Значит экспедиция подвигалась в это время на 134 километра в сутки или 5,6 километра в час. Такая скорость на неизвестном фарватере, усеянном льдинами, весьма удовлетворительна. Впоследствии, однакоже, наше движение сильно замедлилось. В полночь солнце находилось уже на 12°—13° ниже горизонта, ночи были до того темны, что мы принуждены были ежедневно на несколько часов причаливать к какой-либо прибрежной льдине. Еще бо́льшую трату времени вызывали частые густые туманы. К тому же по неизвестному мелкому фарватеру можно было плыть лишь с крайней осторожностью. Плавание вдоль северного берега Азии приняло однообразный характер. Самому рьяному полярному мореплавателю лед, мелководье и туман, в конце концов, наскучат. Вскоре однако сношения с туземцами представили нам приятное разнообразие. На всем протяжении от Югорского Шара до Шелагского мыса мы не видали людей и людских жилищ, за исключением разве старой лачуги на берегу, между мысом Челюскина и р. Хатангою.

6 сентября близ Шелагского мыса мы заметили 2 лодки. Все живые существа на „Веге“, исключая повара, которого ничто в мире не могло отвлечь от котлов и сковород, бросились на палубу. Кожаные лодки, устроенные наподобие эскимосских умнаков, были нагружены хохочущими и болтающими мужчинами, женщинами и детьми, которые криками и знаками извещали, что желают посетить нас. Машину остановили, спустили шлюпки, и вскоре ватага существ, одетых в шкуры, с непокрытыми головами, полезли по трапу через фальшборт. Манера лазить доказала нам, что эти существа и прежде видали суда. Возник оживленный говор, но мы, к сожалению, вскоре убедились, что никто из нас

не владел языком, понятным для болтливых гостей. Несмотря на это небольшое неудобство, хозяева и посетители мимикой объяснялись довольно свободно. Болтовня этих детей природы не прекращалась, и велика была их радость, когда им роздали несколько подарков, состоявших преимущественно из табака и голландских глиняных трубочек. Замечательно, что никто из них не понимал русского языка, но один отрок свободно считал по-английски до десяти. Это обстоятельство доказывает, что туземцы в этой местности находятся в более оживленных сношениях с английскими китоловами, нежели с русскими купцами. Сами они назвали себя *чукч* или *чаучу*. Многие из них были рослые, хорошо сложенные мужчины.

Одежда чукчей состояла из узких меховых штанов и малиц из оленьей шкуры. Волосы на голове были коротко острижены, за исключением небольшого чуба спереди, закрывавшего лоб. Некоторые имели при себе шапки, заткнутые за пояс; подобные шапки мы видели у русских в Хабарове. Повидимому, они находили погоду еще слишком теплою и потому не покрывали головы. У большинства волосы были очень густы и черного цвета с синим отливом. Женщины были татуированы черными и синевато-черными полосками на лбу и носу, несколько штрихов замечалось на подбородке, а на щеках — какие-то фигуры. Лица были гораздо приятнее, нежели у самоедов и эскимосов,— несколько молодых девиц были даже довольно миловидны. В сравнении с самоедами, чукчи содержали себя довольно опрятно и обладали хорошим цветом лица. Несколько мужчин были белокуры. Они, вероятно, представляли собою потомков русских, которых судьба загнала так далеко на север.

Через час опять пустились в путь. Чукчи вернулись к своим лодкам, видимо обрадованные нашими подарками, состоявшими из листового табаку, розданного пачками, глиняных трубок, которых каждому дали столько, сколько он мог удержать между пальцами, и наконец украшений и старых платьев, которыми они щедро наделялись моими сердобольными сотоварищами. Все мы были убеждены, что через несколько дней достигнем фарватера, на котором зимняя одежда окажется излишнею, и прибудем в гавань, в которой ору-

дием мены будут служить не товары, а куски металла и бумажки, снабженные условными знаками. 7 сентября мы пробирались дальше вдоль берега, не обеспокоенные пловучими льдами; ночью мы причалили к ледяному полю. Добыча сетью была довольно богата. На следующее утро „Вегу“ облек туман и окружили льды, так что после тщетных попыток пробраться вперед, она опять причалила к большой пловучей льдине, близ берега. Когда туман настолько рассеялся, что судно стало видно с берега, нас снова навестили туземцы и приняты были так же радушно, как прежде. Они приглашали нас сойти на берег и посетить их юрты. Так как невозможно было продолжать путь, то я последовал приглашению и вышел со многими товарищами на берег.

Берег представляется здесь в виде низкого песчаного вала, тянущегося между морем и небольшою мелкою лагуною или пресноводным озером, лежащими почти на одинаковом уровне. Далее, вглубь страны, поверхность постепенно возвышается до горных вершин, бесснежных или облеченных тонким покровом недавно выпавшего снега. Образование подобных лагун, наполненных пресною или соленой водою, представляет весьма обыкновенное явление на северо-восточной прибрежной полосе Сибири. Эти водохранилища подали повод к мнению, что на северном берегу Сибири трудно разграничивать море от суши. Зимою такое мнение отчасти справедливо, потому что низкий вал, отделяющий лагуну от моря, трудно различается под снежным покровом. Во время зимних поездок по побережью, может легко случиться, что путешественник, полагая, что едет по морскому льду, обманывается, находясь уже на далеком расстоянии от моря. После исчезновения снега граница между морем и сушею довольно ясно различается. В продолжение лета здесь также имело место углубление моря около самого берега льдами, действующими наподобие землечерпательных машин. Поэтому часто у берега глубина моря доходит до 2 метров, а на расстоянии одного километра лот достигает дна на глубине 10—11 метров. Перед высокими мысами всегда хороший фарватер, и судно с большой осадкой может смело проехать почти непосредственно у выступов скал.

Стоянки чукчей располагаются на береговом валу, отделяющем лагуны от моря. Жилища их представляют собою обширные шалаши из звериных шкур. Посреди шалаша помещается спальня, отгороженная оленьими шкурами, освещаемая и согреваемая одною или несколькими лампами, в которых горючим материалом служит ворвань. В этом помещении семейство летом спит, а зимою проводит время почти постоянно. Летом и иногда зимою отапливают внешнюю часть шалаша, окружающую спальню, дровами, при чем для отвода дыма открывается отверстие в крыше палатки. Чукча только в крайности отапливает спальню дровами.

Нас повсюду встречали радушно, угощая весьма гостеприимно. Во время нашего посещения запасы пищи хозяев были обильны. В одной палатке оленина варилась в большом чугунном котле, в другой—разрезали на куски двух убитых оленей и вынимали внутренности, в третьей — старуха опорожнивала желудки оленей, припрятывая зеленое содержимое их, похожее на шпинат, в мешок из тюленьей шкуры. Рука, служившая при этом ложкою, была до локтя покрыта неаппетитною массою, вкус которой, однакоже, по показанию датских колонистов в Гренландии, довольно сносен. Другие кожаные мешки, наполненные ворванью, были расставлены рядами по стенам палатки.

Нам предлагали для покупки ворвань и, повидимому, удивились тому, что мы не имели надобности в этом товаре. В других юртах лежали распластанные тюлени — доказательство, что лов во время последних дней был обилен. Около одной палатки лежали две свежие головы моржей с большими красивыми бивнями. Я тщетно упрашивал продать мне эти головы; на следующий день наши хозяева охотно продали нам бивни. Чукчи, вероятно, из суеверия не хотели уступить нам головы. Согласно описаниям старых путешественников, они поклоняются моржевым головам.

Детей мы видели во множестве, все здоровые и резвые. Во внутренней части палатки большие дети ходили почти нагими, и мне случалось видеть их бегающими босиком, без платья, между палатками, по почве, покрытой инеем; малые дети носились мужчинами и женщинами на плечах, при чем

они были до того закутаны, что походили на меховые мячи. С ребятами чукчи обращались ласково, и никогда не приходилось слышать со стороны старших бранного слова. Я выменял здесь большое количество различной домашней утвари и нарядов, которые впоследствии будут описаны.

9 сентября утром „Вега“ попыталась продолжать путь, но вскоре, по причине густого тумана, вынуждена была причалить к прибрежной льдине. Когда туман рассеялся, мы увидали, что этот лед находился у самого берега. Глубина достигала 11 метров. На этом месте мы остались до утра следующего дня. Берег представлялся в виде песчаного вала, покрытого над уровнем воды густым травяным ковром, служащим доказательством, что климат здесь, несмотря на близость полюса стужи, гораздо более благоприятствует растительности, нежели на самых лучших местах западного берега Шпицбергена. Внутри страны тянулась довольно высокая бесснежная возвышенность, позади которой белело несколько высоких горных вершин. Хотя глетчеров не видно было, тем не менее я считаю весьма вероятным нахождение небольших ледников в долинах между высокими скалами, в глубине страны [1]). Валунов также не встречалось ни поодаль от берега, ни на прибрежном валу. Сплошное обледенение наподобие Гренландского в настоящее время не прилегает к Сибирскому Ледовитому морю. В некоторых местах на морском берегу обнажалась твердая земля. Она представлялась здесь в виде крутых береговых уступов, вышиною от 9 до 12 метров, состоящих из талькового сланца, более или менее кремнеземистого известняка и кремнистого сланца. Пласты имели почти отвесное падение и простирались с севера на юг; окаменелостей не было найдено. В геологическом отношении, как видно, эти скалы не представляли особого интереса. Но они, будучи покрыты ягелями, доставили д-ру Альмквисту ценный материал для изучения лишайниковой флоры этой местности.

Высшие наземные растения, вероятно, по причине позднего времени года, были найдены в весьма ограниченном

[1]) Ледники в этой части Сибири отсутствуют. *М. Б.*

количестве. Они, тем не менее, имели большой научный интерес, так как принадлежали местности, не посещенной до нас каким-либо ботаником. В море д-р Чельман тщетно искал водорослей. Из высших животных нам удалось увидеть только одного моржа и несколько тюленей, но ни одного наземного млекопитающего. Пеструшки, вероятно, от времени до времени, водятся здесь в громадном количестве, судя по отверстиям и ходам, прорытым этими животными и прорезывающим почву по различным направлениям. Между птицами плавунчик (Phalaropus fulicarius Bonap.), попрежнему, представлял самый распространенный род, особливо на море, где он плавал между льдами небольшими стайками в 6—7 штук.

По соседству стоянки „Веги“ не видно было шалашей, но на многих местах по берегу остались следы старых чукотских пепелищ, разбитая домашняя утварь и кости тюленей-оленей и моржей. На одном месте множество моржевых черепов были расположены кольцом,—вероятно это был памятник пира после обильного лова. Вблизи покинутой чукотской стоянки, при устье неиссякшего еще ручейка, д-р Стуксберг нашел несколько холмиков, содержащих пожженные кости. Они огнем настолько были изменены, что д-ру Альмквисту удалось лишь определить одну единственную кость, а именно—человеческий зуб. После пожога остатки костей и зола сложены были в яму и покрыты дерном и небольшими плоскими камнями. Стоянка, как казалось, была покинута лишь несколько лет тому назад, да и остатки костей, повидимому, не были стары. При определении возраста старой стоянки в полярных странах следует быть очень осторожным, ибо, при оценке изменений земной поверхности, наблюдатель бессознательно руководится опытностью, приобретенной в более южных местностях. Насколько можно понадеяться на подобную оценку, произведенную на дальнем севере, можно заключить, по показанию Ринка, о нахождении тропинок около хижин норвежских колонистов в Гренландии, покинутых уже несколько столетий. Я сначала даже не верил в действительность наблюдений, пока мне самому не пришлось наблюдать такое же явление на месте, на котором несколько столетий тому назад стоял дом, а именно, близ вершины фиорда Якобсгамн

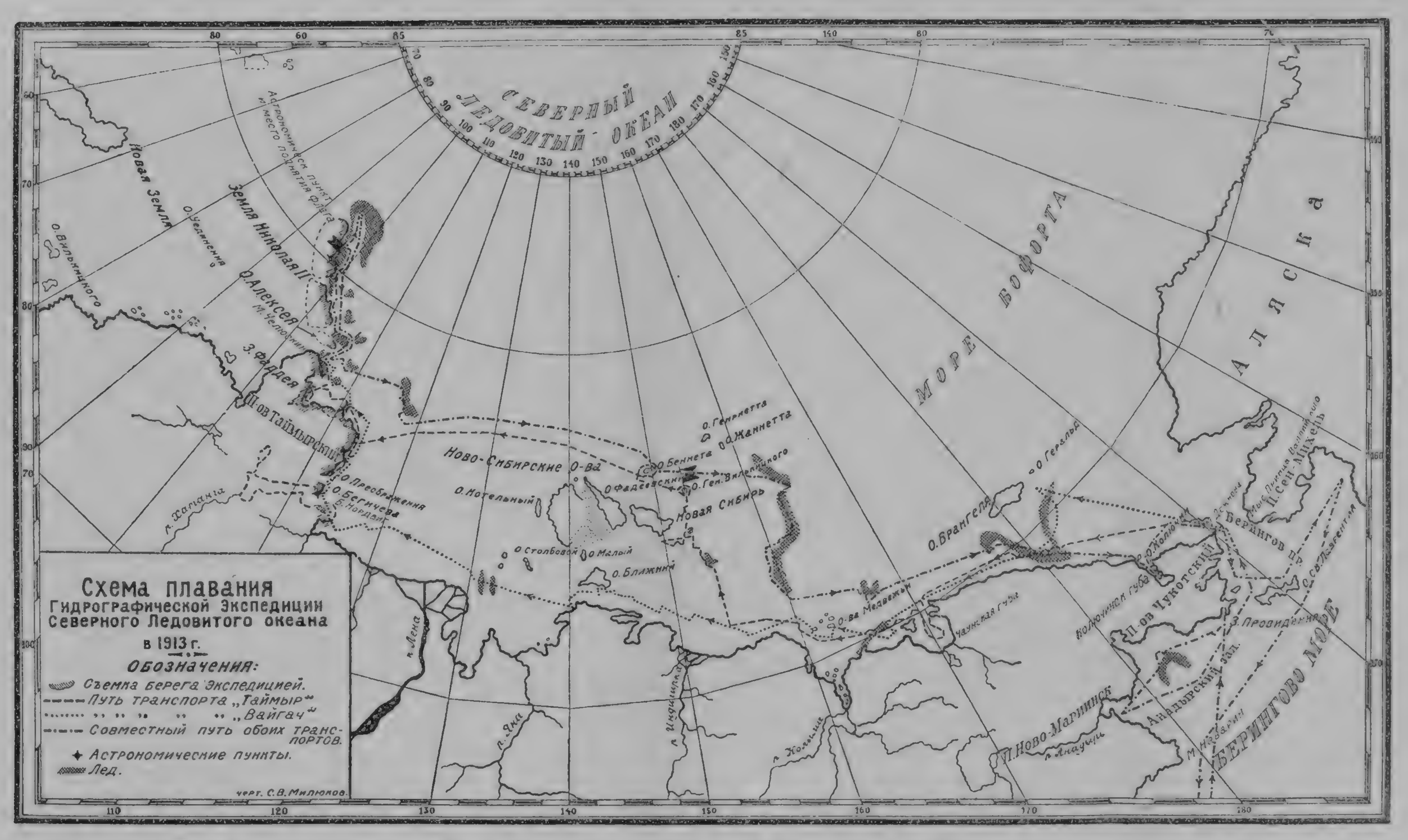
в северо-западной части Гренландии. Тропы, как будто вчера протоптанные, разбегались от развалин хижины по различным направлениям. В силу сказанного, весьма возможно, что и найденные нами стоянки относились к более древнему времени, нежели показалось с первого взгляда. Куч отбросов не замечалось поблизости.

Впервые судно бросило якорь в этой местности. Наше прибытие, повидимому, чрезвычайно удивило туземцев; весть об этом замечательном событии быстро распространилась между ними, и партии чукчей, посещавших нас, стали быстро сменяться, несмотря на то, что в окрестностях шалашей не замечалось. Я воспользовался случаем наменять множество предметов, характеризующих образ жизни чукчей. Восемь лет до этого я собрал множество замечательных в этнографическом отношении вещей в северо-западной Гренландии. Меня поразило сходство между утварью чукчей и предметами, находимыми в Гренландии в старых могилах эскимосов.

Торговля с туземцами была сопряжена с большими затруднениями вследствие того, что у меня недоставало предметов мены, любимых дикарями. Самым лучшим меновым товаром оказался табак и голландские глиняные трубки.

Большое число серебряных монет с изображением короля Оскара были розданы для того, чтобы, в случае несчастного исхода экспедиции, оставить след, по которому можно было бы впоследствии определить, какие места посещены были нами.

Как указание будущим путешественникам, я упомяну, что самыми желательными предметами для туземцев являются грубые швейные и штопальные иголки, котелки, ножи (больших размеров), топоры, пилы, буравы и др. железные инструменты, холщевые и шерстяные рубахи (не только пестро-окрашенные, но и белые), платки, табак и сахар. Когда русские прибыли в Камчатку, они выменивали за нож 8 собольих шкурок, а за топор — 18; камчадалы смеялись над легковерными пришельцами, которых можно было так ловко надуть. В Якутске в прежнее время за котелок платили столько собольих шкурок, сколько в него влезало этого товара. Теперь, конечно, не то!



Плавание Гидрографической экспедиции С. Ледовитого океана в 1913 г.



Ночью 10 сентября поверхность моря покрылась довольно толстою корою молодого льда, которая, однакоже, вскоре была опять разрушена старыми пловучими льдинами. Пловучий лед, вообще, как будто немного рассеялся. Мы попытались пройти вперед. Сначала пришлось совершать обход на запад, для минования мощного ледяного поля. Вскоре, однакоже, полоса старого льда загородила нам путь; льдины так крепко были связаны льдом, образовавшимся в продолжение последней ночи, что для проложения канала пришлось работать топорами и ломами несколько часов. По ту сторону полосы фарватер был довольно чист,но за то вскоре туман усилился настолько, что мы принуждены были опять причалить к береговому льду, расположенному западнее нашей последней стоянки.

Ночью 11 сентября лед находился в сильном движении. К счастью погода утром прояснилась, так что мы могли продолжать путь без особых приключений до ночи, когда по необходимости причалили к прибрежному льду.

На следующий день, 12 сентября, когда мы уже прошли значительное расстояние за Иркайпий или Северный мыс, встретился весьма плотный лед, так что невозможно было пробраться вперед. Мы опять принуждены были повернуть и проложить себе путь к берегу между скученными пловучими льдами, что нам удалось с большим трудом. Здесь „Вега" причалила к прибрежной льдине, севшей на дно у самого северного выступа Иркайпия. Вскоре, однакоже, временное сильное течение стало гнать мимо места причала судна громадные пловучие льдины. Тогда „Вега" бросила якорь в небольшой бухте, обращенной к северу и ограниченной двумя высокими мысами. К общей печали мы принуждены были, в ожидании благоприятного распределения льдов, простоять в этой бухте до 18 сентября. Эта задержка была главною причиною нашей последующей зимовки.

Иркайпий [1]) есть самая северная оконечность той части Азии, которую видел Кук в 1778 г. Поэтому она была про-

---

[1]) Другие авторы называют этот мыс не Иркайпий, а Рыркайпий, что, кажется, вернее. *М. Б.*

звана знаменитым мореплавателем Северным мысом (Нордкап). Несмотря на множество одноименных мысов, это название сохранилось на большинстве карт. Оно же к тому и неверно, так как этот мыс не представляет собою самую северную оконечность Азии. Самый северный мыс Сибири—мыс Челюскин, самая северная прибрежная точка к востоку от устья Лены находится на Св. Носе, а к востоку от Чаунской губы— на мысе Шелагском. Ввиду сказанного вернее было бы, вместо Северный мыс, сохранить первоначальное название Иркайпий, известное всем туземцам от Чаунской губы до Берингова пролива.

На косе, соединяющей Иркайпий с материком, находилась стоянка состоящая из 16 шалашей. Мы здесь, кроме того, видели развалины — остатки жилищ, принадлежавших онкилонскому племени, жившему в прежнее время в этой местности и изгнанному несколько столетий тому назад отсюда чукчами. Онкилоны, как гласит предание, записанное Врангелем, поселились на островах, лежащих далеко в полярном море, но сам Врангель не верил в существование земли, даже показанной на его карте под 177° в. д. и 71° с. ш.[1]) Эта земля впоследствии снова была открыта англичанином Келлетом и, по пословице „lucus a non lucendo“ [2]), получила название в честь Врангеля.

Между нами и обитателями чукотской стоянки на Иркайпии вскоре установились очень дружелюбные отношения. Здесь, как и во всех посещенных нами впоследствии чукотских стоянках, царствовало совершенное безначалие. Тем не менее члены этой небольшой, не имевшей главы, общины жили между собой в ладу и дружбе. Здоровые, румяные дети, холеные взрослыми, резвились повсюду. За ласку с нашей стороны по отношению к ребятам чукчи платили нам гостеприимством под своим кровом. Женщины пользовались полною равноправностью с мужчинами. Муж всегда советовался с женою, когда намеревался приобрести что-нибудь меною. Часто

---

[1]) Неверно. См. стр. 98. *М. Б.*

[2]) Значение этой латин. поговорки см. стр. 98. *М. Б.*

мена состоялась только после задабривания совещательницы пестрым платочком. Вещи, вымененные мужем, поступали на сохранение к жене. На шее одного ребенка мы видели жемчужное ожерелье с китайскою монетою, снабженною посредине четырехугольным отверстием. Другой ребенок носил мелкую американскую монету. Чукчи совершенно не понимали русского языка, но и здесь один отрок умел считать до 10 по-английски. Слово „ship“ (корабль) было им знакомо. Во всех шалашах мы видели желудки оленей с содержимым, или же мешки, наполненные другою зеленью. Часто нам предлагали, взамен раздаваемых нами кусков сахара и щепоток табаку, морщинистые желваки корней, имевшие вкус свежих орехов. Во время нашего пребывания был пойман между льдинами тюлень сетью и разрублен в одном шалаше женщинами. Около них копошились дети, которым, от времени до времени, перепадал кусок сырого мяса. Пластание производилось молодыми девицами *con amore*, [1]) при чем они слегка кокетничали своими ручками и личиками, измазанными кровью.

Преобладающая горная порода в этой местности—габбро. Внутри страны возвышаются несколько отдельно стоящих черных гор, с усеченною вершиною; высота их достигает от 100 до 150 метров. Эти горы сложены из вышеназванной горной породы. Между возвышенностями стелются безлесные равнины, покрытые зеленью.

Опечаленный долгой остановкой хода экспедиции, я совершил экскурсию к ближайшей горе, высота которой по барометрическому измерению достигала 129 метров. С вершины этой горы, называемой чукчами Гаммонг-Омманг, я надеялся обозреть море на большее пространство, нежели возможно было во время рекогносцировки на лодке. Море оказалось сплошь покрытым плотно скученным пловучим льдом. Только близ материка тянулась открытая полоса, прерванная во многих местах ледяными полями. Камни на подветренной стороне были покрыты прозрачною стекловатою, легко отстающей ледяною корою, которая значительно затрудняла лаза-

[1]) С любовью.

ние. Образование подобной ледяной коры я имел уже случай прежде наблюдать на самых северных горных вершинах Шпицбергена. Эта кора, несомненно, представляет собою атмосферный осадок. Переохлажденный туман, капельки которого переохладились при осаждении из атмосферы, мгновенно превращаются в твердое состояние от соприкосновения со льдом, снегом или каким-нибудь угловатым твердым телом. Подобное же явление обусловливает покрывание такелажа судов ледяною корою. Такое происшествие крайне неприятно для моряков. Мы сами вскоре имели случай познакомиться на опыте с этим неудобством. В продолжение нескольких дней такелаж „Веги“ был покрыт ледяными сосульками и такою толстой корою льда, что находящиеся на палубе подвергались серьезной опасности от падания ледяных осколков. Результат драгировки около мыса Иркайпий состоял для д-ра Чельмана в нескольких водорослях, а д-ру Стуксбергу,— не дал ничего особенного.

На северном крутом склоне Иркайпия поселился такими огромными массами один вид баклана (Graculus bicristatus Pallas), что, не впадая в большую ошибку, можно эту скалу считать птичьей горой, подобной встречающимся во множестве на Шпицбергене и Медвежьем острове. Множество тюленей плавало между льдинами. Кроме баклана, попадалось вообще не много птиц, за исключением разве плавунчика. Рыба водилась лишь в весьма ограниченном количестве. Повидимому, и летом рыбная ловля не дает богатой добычи, судя по тому, что чукчи не собирали запасов рыбы на зиму. Нам, впрочем, предлагали иногда небольших лососей.

18 сентября распределение льда не изменилось. Во избежание перезимовки нельзя было оставаться тут долее. К тому же наблюдения предыдущего дня с вершины упомянутой горы обнаружили, что открытая полоса по берегу лишь в нескольких местах была прервана льдами. Мы подняли якорь, и „Вега“ двинулась далее по фарватеру, глубина которого не превосходила 6—8 метров. Так как осадка „Веги“ от 4,8 до 5 метров, то между килем и морским дном зазор был невелик. Кроме того не следует упускать из виду, что судно шло среди льдин, по совершенно неизвестному фарватеру.

На расстоянии 20 километров от нашей прежней стоянки мы встретили лед, через который пробрались лишь с большим трудом, и то благодаря выносливости „Веги“ к сильным толчкам. Миновав это препятствие, мы продолжали путь иногда по еще более мелкому фарватеру, пока наконец „Вега“ не ударилась о подошву прибрежного льда. Вода была на убыли, и мы поэтому могли лишь на следующий день сняться со льда. Бо̀льшая часть подошвы прибрежного льда, на которую набежала „Вега“, была разбита топорами и ломами. Несколько попыток взорвать лед порохом не удались. В таких случаях динамит является более действительным средством. Следовало бы всегда запасаться этим взрывчатым материалом при поездках по полярным морям для разбивания ледяных уз.

19 сентября „Вега“ продолжала свой путь по мелкому фарватеру вдоль берега, между высокими льдами, которые часто принимали весьма живописные формы. На следующий день мы опять встречали невысокий лед, образовавшийся в реках и закрытых заливах. Вода содержала мало солей и температура ее превосходила 0°.

Простояв ночью причаленною к большому береговому льду, „Вега“ 20 сентября продолжала путь сначала между низкими грязными льдинами, а затем в сплошной массе льда, простиравшейся до самых берегов, по узкому более или менее свободному каналу. Проплывши так несколько часов, мы принуждены были опять причалить к прибрежному льду, в ожидании более благоприятных условий. Западное направление ветра сменилось северным и северо-западным. Несмотря на это, температура повысилась, и погода стала дождливою—верный признак, что в недалеком расстоянии к северу и северо-западу от нас находились огромные, свободные от льда, водные пространства.

В ночь на 21 число выпал сильный дождь при направлении ветра с С.-С.-З. и температура +2°Ц. Днем мы сделали попытку найти какое-нибудь место, в котором можно было бы прорвать цепь пловучего льда, придвигающуюся к берегу, но это нам не удалось, может быть, только вследствие чрезвычайно густого тумана, погрузившего всю окрестность во мрак.

22 сентября капитан Паландер и я совершили небольшой тур на паровой шлюпке, с целью исследования глубины моря к востоку. Вскоре удалось открыть достаточно глубокий канал, довольно свободный от льда, вследствие чего „Вега“ опять имела возможность продолжать путь. Судну часто приходилось настолько приближаться к берегу, что между килем и морским дном оставался зазор, не превосходящий $^1/_4$ метра. Несмотря на все это, мы все-таки подвигались вперед, хотя и крайне медленно. По берегу тянулась покрытая травой равнина, лишенная пока снежного покрова; вглубь страны поверхность постепенно поднималась, и вдали виднелись горы и холмы. По берегу плыл в небольшом количестве лес, и от времени до времени попадались развалины покинутых жилищ.

23 сентября вечером мы причалили к льдине, окруженной на довольно значительное расстояние открытою водою. Но ночью это пространство затянулось льдом, так что мы 24 и 25 сентября подвинулись вперед весьма незначительно.

26 числа путь продолжался сначала с трудом, а затем по довольно открытой воде до мыса, называемого на картах Онман. Туземцы, посетившие здесь судно, называли мыс этим же именем. Лед, который мы встречали в продолжение дня, был гораздо крупнозернистее, чем прежде, синевато-белого цвета и совершенно чистый: значит, он образовался вдали от берега, в открытом море.

27 сентября „Вега“ продолжала прокладывать себе путь и достигла залива Колючинского. В этот большой фиорд не впадает ни одна значительная река; он, по своей длинной узкой форме, по виду берегов и раздвоению у основания, напоминает фиорды Шпицбергена, образовавшиеся действием ледников. Устье залива было полно льдом, тесно скученным около острова, населенного чукчами. „Вега“ описала большую дугу вверх по фиорду, для избежания пловучего льда. Погода стояла тихая и ясная, пространство между льдинами повсюду стало затягиваться ледяною корою. Между льдинами плавали сотни тюленей, следя с любопытством за судном. Птицы встречались лишь изредка. Повидимому большинство их уже успело переселиться на прибрежья более южных

морей. В 4 ч. 45 м. судно причалило к ледяному полю около восточного берега фиорда. Отсюда можно было видеть, что лед у мыса, ограничивающего с востока устье фиорда, настолько приблизился к берегу, что путь по открытому фарватеру вдоль последнего мог быть роковым для „Веги". Поэтому лейтентант Говгард был отряжен на паровой шлюпке для исследования глубины. Он вернулся с ответом, что фарватер около мыса достаточно глубок. В то же время я и несколько других натуралистов предприняли экскурсию во внутрь страны. Вечер был восхитительный, небесный свод ясен, и в воздухе такая тишь, что пламя и дым костра подымались почти отвесно. Черная водяная гладь, покрытая тонкою ледяною пленкою, отражала свет костра в виде огненной прямой линии. На горизонте виднелась ледяная кромка, неровности которой в темноте казались силуэтами вершин отдаленной горной цепи. Вследствие отсутствия малейшего ветерка, нам было тепло, термометр показывал лишь—2°Ц. Этот небольшой мороз однакоже оказался достаточным, чтобы покрыть море слоем льда, который на открытых местах, хотя и не в состоянии был остановить, а только замедлить движение „Веги", но зато скученный у берега пловучий лед связал так крепко, что даже паровое судно только с большим трудом могло пролагать себе путь.

После того как на следующий день, 28 сентября, мы обогнули мыс, ограничивающий с востока залив Колючинский, глубина канала вдоль берега быстро начала уменьшаться. Канал был свободен от пловучего льда, но покрылся тонкою застывшею пленкою. Скоро фарватер стал слишком мелким для „Веги", которая принуждена была попытаться проложить себе путь вне канала между сидящим на мели и плавающими льдами. После нескольких напрасных усилий пришлось отказаться от этого намерения, так как ночной мороз связал отдельные льдины в одно незыблемое целое. „Вега" причалила к прибрежному льду. Несмотря на это, мы еще не упали духом и надеялись, при первой перемене ветра, освободиться и совершить те несколько миль, которые отделяли нас от Берингова пролива. Эту надежду поддерживало в нас то обстоятельство, что мы знали, что китолов-

ные суда много раз покидали эту местность не ранее средины октября.

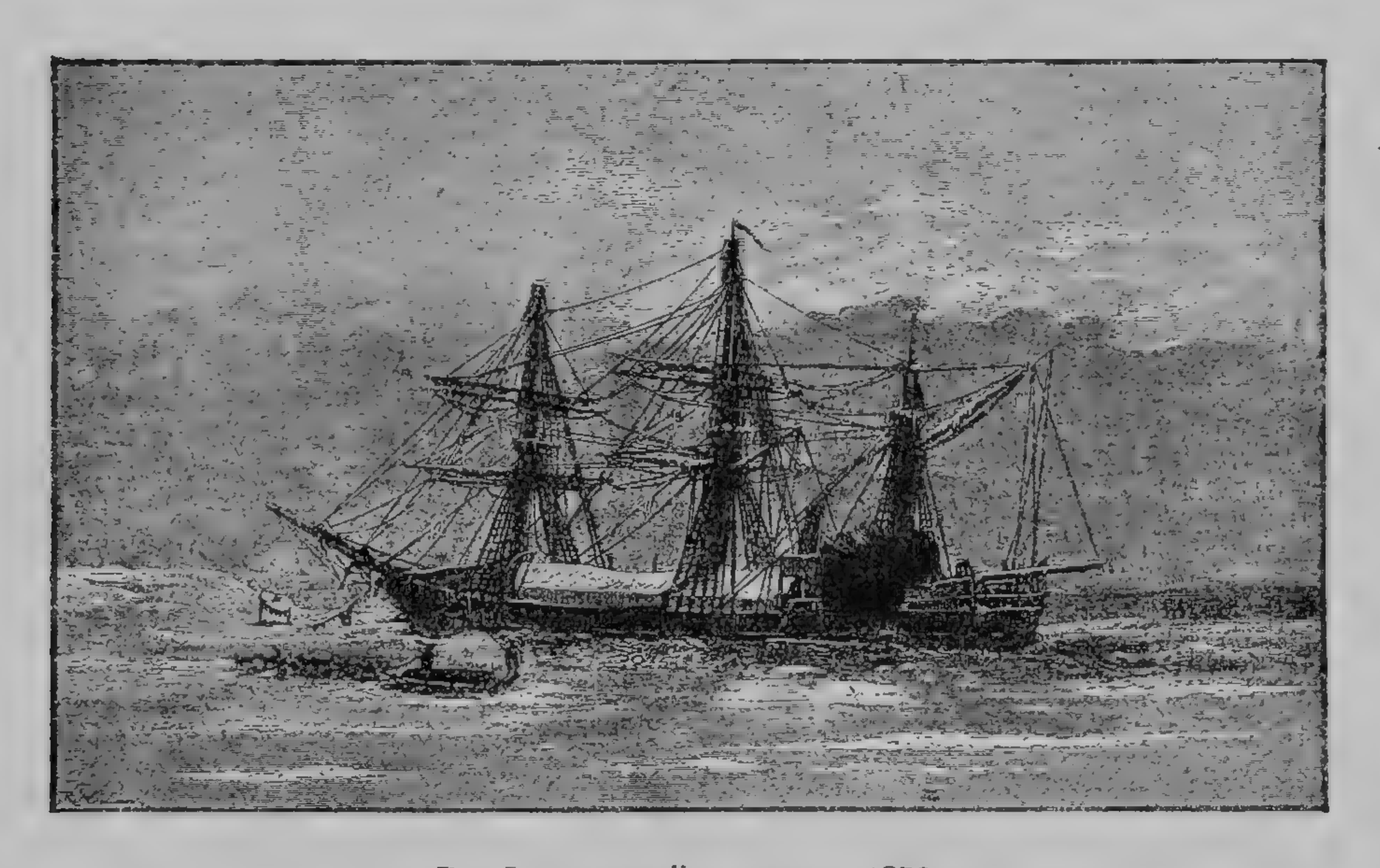
В уверенности, что несколько часов южного ветра удалят полосу льда, шириною около 10 километров, загородившую дорогу „Веге", я сначала не тревожился задержкою и воспользовался ею для высадки на берег и ознакомления с туземцами. Но когда один день проходил за другим без благоприятной перемены в положении судна, я с ужасом убедился, что перезимовка—на пороге к переходу из Ледовитого в Великий океан—становится неизбежною. Этот неожиданный удар тем труднее было хладнокровно переносить, что мы несомненно избегнули бы его, если бы успели прибыть несколькими часами раньше к восточному берегу залива Колючинского. Сколько было случаев, когда можно было сберечь эти часы!

V.

Зимовка и путь к Берингову проливу.

29 сентября „Вега" перешла к находившейся вблизи ледяной скале, так как в первом месте под килем оказалось лишь несколько сантиметров воды. Это перемещение судна было величайшим счастьем для нас. Сильные осенние бури, особенно в ночь с 14 на 15 декабря, прижали вновь образовавшийся лед к тем льдинам, к которым сначала причалила „Вега", и придвинули их к берегу. При этом ледяной покров толщиною в полметра, растрескался со страшным грохотом на множество обломков, которые нагромоздились на ледяной припай, притертый ко дну, и образовали огромный торос или вал из угловатых ледяных глыб. Если бы „Вега" оставалась у этих льдин, то уж в начале зимы она была бы завалена глыбами льда, прижата ко дну и, конечно, раздавлена. Прибрежная льдина, к которой „Вега" перешла 29 сентября, и около которой она провела всю зиму, имела в длину 40, а в ширину 25 метров; самый высокий пункт льдины отстоял на 6 метров от поверхности моря. Хотя эта льдина не отличалась величиною, тем не менее она доставляла судну хорошую защиту.

Несмотря на то, что льдина притерлась довольно плотно к морскому дну, она, однако, сильными осенними ветрами была значительно придвинута к берегу, а вместе с нею,— конечно, и наше судно. По временам треск и скрип в стенах давал знать, что „Вега“ подвергается серьезному испытанию на прочность, однакоже в продолжение всей зимы „Вега“ нисколько не пострадала.



„Вега“ на зимней стоянке в 1879 г.

Уже в первые дни нашей зимовки мы догадывались по оживленным рассказам туземцев, сопровождаемым выразительною жестикуляциею, что у Сердца-Камня, вблизи зимней стоянки „Веги“, находится китоловное судно.

Поэтому утром 4 октября я отрядил лейтенанта Брусевица и двух матросов на шлюпке „Луиза“, приспособленной для санных поездок, с поручением расследовать основательность этих сведений. Брусевиц вернулся поздно ночью, не видав никакого судна. Тогда мы порешили, что рассказ чукчей был нами неверно понят. Впоследствии однако письмо от г. В. Бартлета из Нью-Бедфорда от 6 янв. 1880 г. доказало нам, что наше толкование рассказа было совершенно верно.

Место нашей зимней стоянки находилось под 67°4'49" с. ш. и 173°23'2" з. д. от Гринвича, в $1^1/_2$ километрах от берега. Расстояние от этого пункта до мыса Дежнева, на азиатском берегу Берингова пролива, равняется 222, а до мыса Надежды (Point Hope), на американском берегу,—333 километра. Прибрежная часть материка, по соседству с нашей стоянкой, представляла равнину, подымавшуюся по мере удаления от моря; она слегка волниста и изрезана речными долинами. Когда „Вега“ была задержана льдами, почва на берегу уже промерзла и покрылась инеем. Снежный саван пока отсутствовал, и потому наши ботаники имели возможность изучить флору этой местности, бывшую до того времени совершенно неизвестной. За береговым валом встречались обширные бассейны, одни с соленою, другие с пресною водою; берега их были покрыты довольно обильной растительностью, состоявшею из мхов, трав и кустиков ягод. На прилегающих возвышенностях выветрившиеся пласты гнейса превратились в почву более плодородную, нежели тощие пески, выброшенные морем, а потому и растительность на этой почве отличалась большим разнообразием. Судя по найденным растительным остаткам, в засохшем и замерзшем состояниях, здесь летом растут в небольшом количестве цветковые растения, между которыми встречаются несколько знакомых видов, как-то: брусника, морошка и др.

Хотя прежние полярные путешествия, в особенности шведская экспедиция 1872—73, показали, что и под 80° с. ш. море может вдруг вскрыться среди зимы, тем не менее мы вскоре убедились, как было упомянуто выше, в необходимости приготовиться к перезимовке. Снег, падавший на палубу, первое время сметался ежедневно, теперь же мы решили оставить его для защиты палубы от холода; таким образом мало-по-малу образовался на последней слой плотно утоптанного снега и льда, толщиною в 30 сантиметров; для той же цели вдоль стен насыпали вал снега. Для подъема на судно построили лестницу из льдин.

На пространстве от капитанского мостика до носа судна мы раскинули большую палатку, нарочно приготовленную в Карльскроне, на случай зимовки; одна лишь кормовая часть

палубы оставалась свободною. По направлению к корме палатка была совершенно открыта; кроме того, ветер и метель имели доступ как через бока палатки, так и через не вполне закрытое отверстие, направленное к носу судна. Таким образом палатка представляла весьма малую защиту от холода, но это обстоятельство было чрезвычайно полезно в гигиеническом отношении для живущих под палубою. В темные зимние дни нередко под этою палаткою пылал огонь, раздуваемый кузнечными мехами; кругом него толпились чукчи, с любопытством и удивлением наблюдавшие за манипуляциями кузнеца. Здесь же повар раздавал чукчам остатки нашего обеда и небольшие хлебцы, которые пеклись специально для них. Палатка, кроме того, служила приемной, в которой женщинам и детям дарили табак и сахар, а иногда какой-нибудь озябший зверолов угощался рюмкой водки. Здесь же производилась оценка и покупка дров и китовых костей, доставляемых чукчами, и велись переговоры о поездках в чукотских санях с собачьей упряжкою; такие поездки иногда предпринимались нами.

Сильное движение льдов, имевшее место ночью 15 декабря, напоминало нам, что положение „Веги“ на открытом рейде было отнюдь не обеспечено, и что судну грозила серьезная опасность быть внезапно сокрушенным. В случае такого несчастия, экипаж „Веги“, конечно, мог по льду пробраться к берегу. Охота в этой местности не сулила значительной добычи; чукчи почти всегда нуждались в съестных припасах, но это впрочем потому, что они буквально соблюдали заповедь— не заботиться о завтрашнем дне. Ввиду этого, гибель судна могла иметь для нас следствием голодную смерть, особенно если бы не удалось спасти провиант, находившийся на судне. Так как последний сложен был в трюме, то, конечно, при внезапной поломке судна от напора льдов, мало существовало вероятия для спасения припасов. Чтобы по возможности обеспечить себя от последствий такого несчастия, мы устроили на берегу склад съестных припасов, оружия, амуниции и пр. Содержимое этого склада могло обеспечить тридцать человек на сто дней. К счастью, нам не пришлось прибегать к нашему

запасному магазину, лишенному защиты замков, запоров, сторожей и прикрытому одною лишь парусиною и веслами. Хотя туземцы иногда крайне нуждались в пище, тем не менее склад наш оставался нетронутым. Ни жившим по соседству, ни ежедневно проезжавшим мимо обитателям отдаленных стоянок не приходила мысль воспользоваться чужим добром, это тем более поразительно, что чукчи хорошо знали о содержимом кучи, закрытой парусами. Дикари, несомненно, даже были убеждены в том, что в ней сложены несметные сокровища и съестные припасы, достаточные для прокормления жителей всего Чукотского полуострова в продолжение года.

Магнитная обсерватория, описание которой будет дано ниже, была построена на берегу, в расстоянии $1^1/_2$ километров от судна. Наблюдатели должны были, по крайней мере, четыре раза в сутки переходить это расстояние по обледенелой равнине, покрытой сухим снегом, рыхлым и летучим, как пыль; этот снег даже при слабом ветре, быстро засыпал все следы ног. Зимние безлунные ночи были так темны, что в близком расстоянии ничего невозможно было различить; кроме того, всю зиму, изо дня в день, продожались метели, в продолжение которых приметить во мраке даже столь крупный предмет, как наше судно, было возможно лишь в непосредственном соседстве с ним. Чтобы в такую темноту и во время метели найти путь от обсерватории к пароходу, не рискуя подвергнуться верной гибели, принята была особенная мера предосторожности: по всему пути поставлен был ряд столбов, соединенных веревкою. Но и при такой путеводной веревке часто рисковали сбиться с пути. Сначала предполагали поддерживать всю зиму открытую воду вокруг судна, но вскоре пришлось отказаться от этого намерения и ограничиться тем, что постоянно поддерживали открытыми две проруби: одна на случай пожара, а другая для наблюдений над зимними приливами и отливами. К последней проруби повадился небольшой тюлень и посещал ее каждый день до тех пор, пока мы однажды для потехи, с необходимою бережностью, не изловили его. Гостю на палубе „Веги“ предлагали разные лакомства, но он ничего не решился принять; бедняжку спустили обратно в прорубь, и он с тех пор, не-

смотря на наше ласковое обращение, никогда более не показывался.

Метеорологические наблюдения показывают, что зима здесь была не так сурова, как на архипелаге Франклина или в самых холодных местах сибирского материка. Но зато место зимней стоянки „Веги“ часто навещалось бурями. Мы почти все время, днем и ночью, ходили на обсерваторию, при сильном ветре и морозе от—30° до—46° Ц. В тихую погоду мороз—40° еще сносен, но при ветре, хотя бы и не особенно сильном, уже мороз в 35°—делается опасным для того, кто без надлежащей предосторожности оставит непокрытою часть лица или рук. Не чувствуя особенной боли, путник отмораживает себе какую-нибудь часть тела и, если он не успеет во время оттереться просто руками или снегом, то последствия могут быть крайне неприятны. Большинство лиц, которым теперь впервые привелось провести зиму на дальнем севере, не осталось при наступлении морозов без повреждений. Не раз нам приходилось видеть на товарищах пузыри величиною в несколько квадратных сантиметров, наполненные кровью; но к счастью—большой беды ни с кем не приключилось. Когда новички, проученные опытом, стали внимательнее, то и отмораживания стали реже; замечательно то, что ни у кого не были отморожены ноги. Это обстоятельство должно приписать удачному выбору обуви, хорошо приноровленной к климату.

На судне, в отдельных каютах и каюткомпаниях, совсем не было так холодно, как, может быть, полагают многие. Правда, внутренние стены комнат и светлый люк салона местами покрылись толстою корою льда, но в обитаемых частях судна, в некотором расстоянии от бортовой обшивки, термометр показывал от +12° до +17°Ц, т.-е. почти такую температуру, какая обыкновенно бывает зимою в наших домах, и, наверное, выше температуры, присущей в холодные дни домам Парижа или Вены. В начале температура в каютах опускалась иногда до +10° и даже +5°, а бортовая обшивка около мест для спанья покрывалась льдом. В мастерской на промежуточной палубе, термометр показывал обыкновенно +10°. Даже в части судна, лежащей

ниже ватерлинии и неотапливаемой вовсе, температура никогда не опускалась ниже $+1^0$ до $+2^0$.

От холода не приходилось терпеть в такой мере, как от угарного и сухого воздуха, присущего закрытым помещениям, отапливаемым чугунными каминами. Иногда утром, после холодной ночи, истопник до того усердно исполнял просьбы многих топить теплее, что охотники до теплоты уже через полчаса обливались потом. Им не было другого исхода, как окатиться холодной водой, обтереться, одеться и выбежать на палубу, чтоб там освежиться на морозе. Вообще как офицеры, так и матросы имели возможность принимать ванны. За чистоплотностью команды наблюдалось строго; это обстоятельство вообще не следует упускать из виду во время зимовок в арктических странах.

Состояние здоровья на судне, в продолжение всей зимы, было вполне удовлетворительно. В отчете доктора Альмквиста приводятся только очень немногие случаи серьезных заболеваний, да и те оканчивались полным выздоровлением; между ними укажем на несколько случаев катарра желудка и легких воспалений дыхательных органов. Цынга не обнаруживалась ни разу. Эта губительная болезнь свирепствовала, как известно, почти во время всех прошлых арктических морских путешествий, да и теперь она еще собирает иногда тяжелую дань среди моряков в полярных странах.

Благополучное состояние здоровья зависело, отчасти, от бодрости духа, царствовавшей среди ученых, офицеров и матросов, а отчасти и от порядка, заведенного капитаном Паландером с самого момента отплытия из Карльскроны. Весьма благоприятное влияние оказал также удачный выбор и распределение пищи. При этом воспользовались опытностью, приобретенной во время экспедиции 1872 — 73 г., а также прекрасными советами Энваля.

За всю зиму нашим охотникам удалось убить всего несколько куропаток и зайцев, следовательно на охоту, как на источник пропитания, весьма рискованно надеяться в местности нашей зимовки. У туземцев нам удалось выменять столько рыбы, что раз в неделю можно было изготовить к обеду блюдо из нее. Зимою здесь ловится преимущественно навага,

у которой ребра окрашены в зеленовато-серый цвет. В первое время команда не хотела есть эту рыбу, находя ее противною. Она подавалась лишь у нас в каюткомпании; вскоре однакоже и матросы пожелали отведать этой — все же свежей — рыбы.

На многих прибрежных льдах, притертых ко дну около стоянки нашего судна, находились довольно глубокие скопления чистой пресной воды. Хотя эти лужи покрывались толстым льдом, тем не менее мы долгое время имели возможность запасаться из них водою для питья и стирки. После 14 декабря, когда все более мелкие лужи пресной воды промерзли до дна, а в более глубокие — проникла морская вода, пришлось добывать воду, расплавляя лед.

Наблюдения над погодою делались до 1 ноября каждые четверть часа, потом до 1 апреля — каждый час, а после того — по шести раз в сутки. С 27 ноября до 1 апреля термометры стояли на суше, возле магнитной обсерватории; до и после означенных сроков — в непосредственном соседстве парохода. Зимою надзор за метеорологическими наблюдениями был поручен д-ру Стуксбергу, так как в это время все кругом покрылось льдом, и ему не было возможности производить какие-либо зоологические наблюдения. Всю зиму погода стояла бурная, направление ветра у поверхности земли почти постоянно держалось между С.-З. и С.-С.-З. Но в воздушных слоях уже на незначительной высоте, судя по направлению облаков, господствовал почти всегда юго-восточный ветер. Когда воздушные токи иногда опускались до земной поверхности, то у последней становилось теплее и более сыро. Причина этого явления понятна: Берингов пролив образует окруженный довольно значительными горами проход между более теплою воздушною областью Тихого океана и холодною атмосферою Полярного моря. Ветры здесь должны подчиняться почти тем же законам, как тяга через дверь между теплою и холодною комнатами, т.-е. воздух из холодного пространства должен проходить по низу, а из теплого,— наоборот, по верху. Теплоте и сухости южных и юго-восточных ветров способствуют, кроме того, и те возвышенности, которые, по словам туземцев, находятся на Чукотском

полуострове. Ветрам, дующим с моря и переваливающим через вершины этих гор, сообщаются, до некоторой степени, свойства альпийских ветров, известных под названием фёнов. Самый холодный ветер дул обыкновенно здесь по направлению от Ю.-З. до З., т.-е. от полюса стужи Старого Света близ Верхоянска. От существования двух противоположных течений воздуха, которые на некоторой высоте борются между собою, зависит и поразительная скорость, с которою небесный свод близ Берингова пролива то вдруг покрывается облаками, то опять проясняется. Знаменитый мореплаватель (ныне [1]) адмирал северо-американского флота) Роджерс, посещавший часто Берингов пролив, заметил это странное явление и очень удачно сравнил его с подниманием и опусканием театрального занавеса.

В наших метеорологических записях всегда различались метель (выпадение снега, сопровождаемое ветром) и вьюга (сильный ветер, подымавший и крутивший снег по воздуху). Снегу выпадало не много. Во всю зиму не было продолжительной оттепели, вследствие которой снег мог бы окрепнуть с поверхности, а потому большая часть его не слегалась вовсе и переносилась ветром с места на место. Во время вьюги или при крепком бризе снег подымался, и воздух наполнялся как бы снеговою пылью, не дозволявшей различать окружающих предметов даже на расстоянии нескольких шагов. При такой погоде невозможно было охранять дорогу от заноса. Кто в подобную вьюгу собьется с пути, тому грозит верная гибель, если он не в состоянии, подобно чукчам, зарывшись в снег, переждать непогоду. Даже при слабом ветре и ясном небе на высоте нескольких сантиметров над почвою снежинки переносились по обычному направлению ветра, т.-е. с северо-запада на юго-восток. Такая стелющаяся вьюга, встречая какое-нибудь препятствие, наносит к нему снеговые сугробы и погребает лежащие на земле предметы, а также стирает всякий след протоптанных дорожек. Атмосферные осадки, беспрерывно переносимые этим путем на юг, представляют собою массу воды, не уступающую по количеству —

[1]) В 1878 г.

уносимой огромными сибирскими реками с юга на север. Этот снеговой поток играет в Сибири роль до некоторой степени переносителя стужи в северную часть тайги, и потому он имеет огромное климатическое значение.

Песчаная коса, которая близ нашей якорной стоянки отделяла прибрежные водохранилища от моря, была усеяна костями китов, тюленей и моржей, отбросами чукчей, живших здесь несколько веков, и пр. Место нашей стоянки при-



Обычное северное сияние и путь, проложенный к „Веге“ с берега.

надлежало к самым непривлекательным, виденным мною в странах, обитаемых лопарями-рыболовами, самоедами, чукчами и эскимосами. В начале нашего пребывания здесь, на берегу находились два чукотских юртовища. Ближайшее юртовище называлось Питлекай. Оно состояло сперва из семи юрт, но, по недостатку пищи, обитатели его в продолжение зимы постепенно переселились в более рыбную местность, ближе к Берингову проливу. При этом чукчи брали с собою лишь самое нужное, так как, с наступлением времени года более благоприятного для рыбной ловли и охоты здесь, они намеревались вернуться.

Другое юртовище Инретлен лежало на мысе ближе к Колючинскому заливу; в начале зимовки оно также состояло из

семи юрт; чукчи этого юртовища были лучше снабжены к зиме, нежели соседи их в Питлекай; осенний лов удался хорошо и дал достаточный запас пищи. Поэтому с наступлением зимы из Инретлен переселилась очень небольшая часть жителей. Кроме того, недалеко были расположены юртовища: Пидлин, Колючин, Рирайтиноп, Иргуннук. По близости от нашего зимовья находилось всего около 300 чукчей.

В начале нашей задержки, лед у берега был так тонок, что не выдерживал веса человека, и потому чукчам в это время невозможно было пробраться к нам. Когда туземцы заметили нас, тотчас поднялась между ними большая тревога. Мужчины, женщины, дети и собаки суетливо бегали по берегу; некоторые разъезжали на санях с собачьей упряжкою. Очевидно чукчи боялись упустить случай приобрести меною водку и табак. Мы следили в подзорную трубу за попытками чукчей спустить лодку на воду; после долгих стараний, наконец, им удалось дотащить челнок до полыньи, простиравшейся почти до нашего судна. Челн был из звериных шкур; в него влезло столько народу, что утлое суденышко погрузилось почти до краев. Несмотря на очевидную опасность пробираться через крепкий, свеже-намерзший лед на перегруженном челноке, чукчи не замедлили направиться к пароходу. Добравшись до него, они тотчас полезли через фальшборт, крича: *аноай! аноай!* (здравствуйте, здравствуйте!) Первая встреча с туземцами в местности, где мы потом провели в заточении десять тяжелых месяцев, была очень радушною, она положила начало тем хорошим отношениям между чукчами и нами, которые неизменно поддерживались в продолжение всего нашего вынужденного пребывания во льдах.

Заботясь о чистоте на судне, мы только изредка позволяли чукчам ходить под палубу. Сначала это очень огорчало их; один даже хотел, в отмщение, не пускать нас в опочивальню своей юрты. Наша твердость, по отношению к неприкосновенности подпалубной части судна, сочетанная с ласковостью и щедростью, вскоре успокоила чукчей; намерение не пускать нас в юрты нелегко было выполнить, так как мы всегда приносили с собой сласти и табак для хозяев. Палатка на палубе вскоре обратилась в приемную

для всего окрестного населения. Нарты всегда, по нескольку вместе, стояли, заносимые снегом, перед ледяною лестницей на судно; собаки терпеливо ожидали гостящих хозяев или какой-нибудь подачки. Весть о нашем прибытии быстро распространилась среди местного населения. Вскоре „Вегу" стали посещать жители отдаленных юртовищ, и наконец судно обратилось в приют, где каждый проезжий чукча останавливался со своими собаками на несколько часов и удовлетворял свое любопытство; приезжему удавалось получить теплую пищу, немного табаку, а иногда, при дурной погоде, и чарку водки. Хотя чукчам дозволялось свободно расхаживать по палубе, заставленной множеством вещей, тем не менее мы не заметили ни одного случая пропажи. По честности чукчи стоят так же высоко, как лопари-оленеводы. Вскоре однакоже гости стали надоедать своим попрошайничеством. Пользоваться крайнею, по их понятиям, „непрактичностью" европейцев при меновой торговле они, впрочем, не считали предосудительным. Небольшие обманы в торговле ставились даже в особую заслугу. Иногда, например, они одну и ту же вещь продавали два раза; от обещания до исполнения у них было крайне далеко; нередко они сообщали о своем товаре ложные сведения. Так, они не раз туши лисиц, с которых была снята шкура, отрублены голова, хвост и лапки, выдавали за зайцев. Забавно было видеть удивление их, когда они замечали, что обман открыт. Чукчи совершенно не понимали значения денег, а для меновой торговли с ними у меня было немного товаров в чукотском вкусе, поэтому я принужден был некоторые из наших товаров оценивать высоко. К большому удивлению чукчей на „Веге" совсем не покупали ни мехов, ни жиру — этих обычных продуктов полярных стран. Менoю мне удалось добыть полную коллекцию оружия, одеяний и домашней утвари. Все покупки поступали в собственность экспедиции; вообще, составление естественно-исторических и этнографических коллекций для кого-либо лично было строжайше воспрещено; этого правила следовало бы всегда держаться во время ученых экспедиций.

Чукчам наша пища понравилась, и они начали, особенно в пору неудачного лова, ежедневно приносить на судно то

куски дерева, пригнанные к берегу волнами, то китовые кости. Все это променивалось на хлеб. Частью в виде платы за оказанные услуги и вымененные товары, частью даром с „Веги“ было роздано большое количество пищи, так что мы в значительной мере содействовали устранению голода, грозившего в эту зиму туземному населению.

Между чукчами близ зимовья „Веги“ не было христиан. Никто из них не говорил ни на одном из европейских языков, хоть иные и знали несколько английских или русских слов. Это было чрезвычайно досадно и неудобно. Горю, впрочем, помог поручик Нордквист тем, что посвятил себя изучению чукотского языка; усердие его через несколько недель было вознаграждено возможностью объясняться удовлетворительно с чукчами. Плодом изучений поручика Норквиста был довольно богатый словарь и некоторые важные указания на грамматический строй этого мало известного языка. Познания в чукотском языке, приобретенные другими участниками экспедиции, ограничивались немногими наинужнейшими выражениями, а туземцы затвердили несколько шведских слов; так мало-по-малу образовалось своего рода международное наречие из смеси шведских и чукотских слов; некоторые довольно удовлетворительно усвоили эту речь и могли хорошо объясняться с чукчами.

6-го октября утром увидели мы удивительное шествие, направлявшееся по льду к нашему пароходу. Множество чукчей тащили нарту, на которой лежал человек. Сначала мы думали, что везут к нам тяжко больного, надеясь найти у нас врачебную помощь, но когда вся толпа дошла до парохода, то больной очень бойко полез вверх по обледенелому веревочному трапу (наша ледяная лестница в то время не была еще готова), с важною уверенностью взошел на палубу, перекрестился и на ломаном русском языке объявил, что нас почтил своим посещением представитель русской власти на Чукотском полуострове, староста чукчей-оленеводов, Василий Менка. Это был небольшой, смуглый человек невзрачного вида; одет он был в красивую белую малицу, под которою виднелась синяя фланелевая рубашка. Чтобы сразу внушить надлежащее уважение к своей персоне, а может быть,

отчасти, и из боязни подвергнуть свою драгоценную жизнь покушению со стороны водяного, он прибыл к нам по непрочно замерзшему льду в нарте, везомой не собаками, а его подчиненными. Он показал диплом на звание старосты и разные документы о взносе подати шкурами лисиц и песцов, из которых первые оценивались по 1 р. 80 к., а последние по 40 коп.

Менку пригласили в капитанскую каюту, роскошно угостили и осыпали множеством малопонятных для него вопросов; он отвечал на ломаном русском языке. Во всяком случае он был первым существом, с которым в этой местности можно было кое-как покалякать. Менка был совершенно безграмотен; но он быстро ориентировался на показанной ему карте и с большою уверенностью указал на ней несколько замечательных мест восточной Сибири. О существовании центрального правительства этот местный начальник не имел и понятия, зато ему известно было, что чрезвычайно важная особа живет в Иркутске. Нас он считал исправниками ближайших городов. Сначала он очень усердно крестился перед некоторыми фотографиями и гравюрами, висевшими в капитанской каюте, но тотчас перестал молиться, как только заметил, что мы не обращали внимания на мнимые образа. Менку сопровождали два других косоглазых туземца, одетых хуже его. Сначала мы думали, что это его слуги или рабы, но потом узнали, что имели дело с оленевладельцами, которые считали себя нисколько не ниже самого Менки. Один из них даже подсмеивался над притязаниями Менки разыгрывать роль начальника. Тем не менее они отнеслись к нему очень почтительно, ими же была с некоторою торжественностью поднесена оленина, в качестве приветственного дара от Менки. Я, в свою очередь, подарил ему шерстяную рубашку и несколько пачек табаку. Менка сообщил, что в скором времени он отправится в Марково—русское поселение на реке Анадырь близ Анадырска. Хотя я еще не совсем свыкся с мыслью провести здесь зиму, тем не менее я не хотел упустить случая послать на родину вести о судьбе „Веги“, о состоянии здоровья участников экспедиции и т. д. С этою целью было написано письмо по-русски, адресованное генерал-губерна-

тору в Иркутск; я просил его сообщить содержание моего письма королю Оскару. Вместе с несколькими запечатанными частными письмами, оно было уложено между двумя дощечками и передано Менке для передачи русским властям в Маркове. Повидимому, Менка вообразил, что мое письмо содержало какие-то важные полномочия для него. Вышедши на берег, он в нашем же присутствии собрал чукчей, уселся важно, развернул бумагу и, держа ее головой вниз, долго читал ее своим спутникам, а те слушали почтительно и дивились учености своего старосты. На следующее утро Менка опять навестил нас, и мы вторично обменялись дарами и угостили Менку на славу. Развеселившись, он, под звуки шарманки, пустился в пляс, танцуя то один, то с кем-нибудь из хозяев, к великой потехе зрителей европейцев и чукчей.

Так как положение льда оставалось неизменным, то воспользовался случаем изучить край на некотором расстоянии от берега. С удовольствием я разрешил поручику Нордквисту и лейтенанту Говгарду посетить ютовище Менки. Они пустились в путь 8 октября утром, в сопровождении Менки. На следующий день, в 8 часов утра, они достигли цели поездки — юртовища брата Менки. Нордквист и Говгард о своей поездке рассказали следующее: Нас встретила чукотская знать; с Менкою местные представители хотя и облобызались, однако, как будто смущенные этим церемониалом, они почти не соприкасались губами. Нас приветствовали просто,— подавая руку и кланяясь в пояс, затем повели в юрту брата Менки. Вскоре около юрты собралось все местное население, желая поглазеть на нас. Всех юрт насчитывалось 18, они были разбросаны по обе стороны реки, протекающей по долине. Население этого юртовища состояло из чукчей-оленеводов; они поддерживали торговые сношения с русскими на Колыме и народом, живущим по другую сторону Берингова пролива; чукчи называли этот народ *йекаргаулами*. Между юртами стояло множество саней, нагруженных и порожних.

Ножи, топоры, буравы и т. п. были изготовлены из железа и стали и, вероятно, приобретены меною от американцев или русских. Домашняя утварь в юрте брата Менки

состояла из обыкновенных медных кофейников, употреблявшихся для того, чтобы кипятить воду; кроме того, мы видели: кубок из мельхиора, с английскою надписью, пару чайных чашек с подносом, деревянные ложки и мерки. Одеянье чукчей-оленеводов такое же, как у чукчей-поморов, с тем лишь различием, что материалом для одежд первых служат исключительно оленьи меха, между тем как последние, кроме того, употребляли и тюленьи шкуры. Между чукчами были и такие, которые, по случаю нашего прибытия, облачились в цветные ситцевые рубашки, вероятно, русского изделия. Любимыми украшениями, повидимому, были стеклянные бусы, нанизанные на сухожилья. Они носились преимущественно женщинами в ушах, а также в виде ожерелья. Чукчи-оленеводы татуировались одинаково с чукчами-поморами.

Так как здесь нам не удалось приобрести оленей для экспедиции, то мы в тот же день после обеда отправились на санях с Менкою к стоянке его зятя. Сюда мы прибыли в 8 час. вечера. Нас приняли чрезвычайно дружелюбно, и мы там переночевали.

10 октября, в 10 час. утра мы пустились в обратный путь. На ночь проводники привели нас для ночлега в одну жалкую юрту на берегу озера Учунуч, где жили два старика и одна старуха. Это жилище отличалось крайнею бедностью и неопрятностью. Проживавшие здесь, повидимому, промышляли рыболовством. На это указывали не только поднесенная нам рыба, но и сети, развешанные снаружи. Одежда, чугунный котелок, несколько деревянных посудин и шаманский барабан — вот и все имущество обитателей этой юрты! В 7 часов вечера 11 октября мы опять были на „Веге“. Во время пути, совершенного в 21$^1/_2$ часов, оленевладелец, проводник Менки, которого мы сначала принимали за слугу старосты, без отдыха бежал перед нартами; когда мы предавались отдыху, он деятельно искал следы, заботился о собаках и пр. Когда мы прибыли в юртовище, он и тут не спал; на другой день, однакоже, неутомимый проводник был в пути бодр и проворен попрежнему. В продолжение всего пути он не употреблял спиртных напитков по решительному наказу Менки, который уверял, что тогда ему не вы-

держать бега. Но зато он изжевал удивительное количество табаку.

Собак во все время ни разу не выпрягали; утром мы заставали их спящими перед санями и засыпанными снегом. Нам не приходилось видеть, чтобы чукчи кормили их; единственное, что эти несчастные животные ели — это был мерзлый кал лисиц и других зверей, подбираемый ими во время езды. Несмотря на все это, мы даже в последний день пути не заметили истощения сил у этих собак.

18 октября, когда мы полагали, что Менка уже давно побывал в Маркове, он опять посетил нас вместе со своим зятем. Он сообщил, что к предстоящему празднику ему необходимо *акмимиль* („огонь - воды“), и что он приехал с целью выменять у нас этот товар на три битых оленя. Наше разочарование касательно доставки писем, которые мы считали уже давно на пути к месту назначения, и мое нежелание отпустить водки повлияло заметным образом на искренность приема, оказанного на этот раз старосте. Тщетно я предлагал ему полуимпериалы и серебряные рубли; ему не денег нужно было, а водки, и он вскоре нас покинул. 9 февраля 1879 года Менка, наконец, известил нас через одного из своих провожатых, бывших с ним при первом его посещении, что наше поручение исполнено. Чукча рассказывал, что ему в 10 дней удалось доехать из Маркова до зимней стоянки „Веги“, значит, в день он совершал 95 километров. По его словам, Менка повез письмо в Якутск. Мы не особенно доверяли этому сообщению. Когда мы опять вошли в связь с тем миром, в котором читаются газеты, то убедились в том, что Менка не обманул нас и исполнил добросовестно данное ему поручение.

15 октября зверолов Ионсен вернулся с охоты весьма испуганный. Он рассказал, что во время своего рыскания по тундре он нашел убитого чукчу. Ионсен, полагая, что находится в стране с правильным судопроизводством, взял с собою вещественные доказательства в виде нескольких предметов, найденных около мертвеца. Между прочим он принес красивое копье, на котором видны были еще следы золотых украшений. К счастью, он с этими вещами пробрался

через чукотский лагерь незамеченным. По описанию я тотчас сообразил, что тут дело не в преступном убийстве, а в местном обычае раскладывать трупы покойников по тундре. Я поэтому попросил д-ра Альмквиста посетить место и разузнать подробнее об этом происшествии. Мои догадки оказались справедливыми. Так как волки, лисицы и коршуны уже растерзали труп, то и доктор счел себя в праве взять часть. Он привез на „Вегу“ тщательно завернутый и спрятанный между охотничьим вооружением предмет, который оказался головою чукчи. Находка Альмквиста была тотчас опущена на морское дно, где она была оставлена на несколько недель для скелетирования ее ракообразными. Теперь эта голова под известным нумером красуется в числе прочих предметов коллекций, привезенной на „Веге“. Чукчи, вероятно, никогда не заметили святотатства, а если открыли, то приписали, наверное, совершение его волкам. Труднее было объяснить пропажу копья, но и это, несомненно, без долгих раздумий тоже приписали хищникам.

Наши охотники стали предпринимать маршруты по различным направлениям, но дичи оказалось чрезвычайно мало. В полыньях во льду, вероятно, было немало тюленей, но до тех мест было слишком далеко, и без лодки было бы безрассудно охотиться на этих зверей. Белых медведей в окрестностях не видно было, но на берегу встречались в нескольких местах черепа этих животных. Белый медведь, повидимому, играл большую роль в фантазии чукчей, судя по множеству изображений этого хищника на разных костяных изделиях, приобретенных от них меною. Часто на сиденьях саней я видел лоскут медвежьей шкуры, но цельной шкуры не случалось встречать. Может быть, это животное на северном берегу Восточной Сибири уже истреблено. Наша зимовка поэтому не обогатит арктическую литературу новыми рассказами о приключениях с медведями, столь значительною приправою полярных путешествий. Зато волков в тундре было изобилие. Белые, краснобурые и чернобурые лисицы встречались в большом числе, но в эту пору года трудно было приблизиться к ним на расстояние ружейного выстрела. Зайцы ютились всю зиму около Ипретлен; днем они прово-

дили время на льду и на мысу, а ночью прибегали ближе к юртам. Заяц в этой местности больше нашего, и мясо его довольно вкусно. Большинство птиц в пору нашего прибытия уже покинули негостеприимные зимой берега. Большие стаи улетели по направлению к южному входу в Берингов пролив. Сова-белянка, один вид коршуна и куропатка — одни лишь зимовали в этих краях.

Хотя куропатка здесь зимою не так жирна и вкусна, как на Шпицбергене, тем не менее она иногда спасала нас от приедающегося однообразия различного рода консервов. Повар обыкновенно подавал в праздничные дни те несколько куропаток и зайцев, которых удавалось убить. Для оживления страшного однообразия, тяготившего жильцов „Веги“, придумывались различные случаи празднеств. Развлечением также служили оживленные разговоры с чукчами, которые часто приезжали к нам из ближайших юртовищ. Кроме того, езда на собаках представляла бы приятное развлечение, если бы эти животные не были так тощи и слабосильны. Наконец, прилежное чтение и научные занятия спасали от тоски и лени. Экспедиция была снабжена библиотекою, в которой вместе с книгами, составлявшими частную собственность членов экспедиции, числилось до тысячи томов; выбор сочинений удовлетворял не только ученых и офицеров, но был также приноровлен к уровню развития матросов и звероловов.

Ученые работы играли видную роль в наших занятиях. Первое место между ними заняли метеорологические и магнитные наблюдения, которые с 1 ноября производились на берегу ежечасно днем и ночью. Несмотря на то, что лед вокруг парохода был крепок, невозможно было установить на нем вариационные магнитные инструменты; поэтому на берегу была построена обсерватория из красивейшего строительного материала, каким когда-либо располагал архитектор, а именно из голубоватых параллелепипедов, вырубленных из льда. Чукчи прозвали нашу постройку тинтиньяранга, т.-е. „ледяной дом“; это название вскоре было принято и на „Веге“. В качестве цемента строитель Паландер употреблял воду, смешанную со снегом. Все здание сверху было покрыто досками. Впоследствии, однакоже, оказалось, что ветер про-

ложил себе дорогу между ледяными кирпичами, вследствие расширения швов от испарения льда. Вскоре, во время метелей, снег попадал во внутрь „ледяного дома“ и потому он покрыт был парусами. В качестве штативов трех вариационных инструментов служили деревянные колья, вставленные нижними концами в углубления, нарочно вырубленные в мерз-



Обсерватория у Питлекая.

лой почве; когда колья были установлены надлежащим образом, углубления засыпались песком, смешанным с водою.

Ледяной дом обсерватории оказался чрезвычайно удобным, и одно лишь обстоятельство было неприятно: температура в доме была всегда очень низка. При постройке магнитной обсерватории нельзя было употреблять железные предметы, а мы, к сожалению, не догадались взять с собою медный камин. Мы пытались отапливать ледяной дом помощью медной кухни, предназначенной, собственно, на случай санных поездок; но наш опыт чуть не стоил наблюдателю жизни, до того сильным оказался угар. Зимою мы нашли впоследствии в трюме забытый боченок медвежьего сала — результат охоты в начале экспедиции. Мы сочли эту находку указанием судьбы

употреблять вместо камина, отапливаемого дровами, жировые лампы, наподобие туземцев, для смягчения сильной стужи в тинтиньяранге. Но такой способ отапливания оказался совершенно непригодным. Угар от жира был хуже, нежели от древесного угля; последствием этой попытки было лишь то, что красивые ледяные кристаллы, которыми постепенно покрылись потолок и стены ледяного дома, почернели от копоти. Жировое отопление было брошено, а самый горючий материал подарен нашим друзьям в Инретлене, которые в то время жаловались, что кроме дров у них другого топлива нет.

В производстве магнитных и метеорологических наблюдений, кроме девяти ученых и офицеров „Веги“, участвовали машинист Нордстрем и матрос Лундгрен. Вахта каждого наблюдателя длилась шесть часов, из которых пять необходимо было проводить в ледяном доме. При температуре замерзания ртути и сильном ветре пройти полтора километра до обсерватории, пробыть там пять часов при — 17° Ц. и возвращаться на пароход при противном ветре, дувшем почти постоянно с севера или северо-запада,— было нелегко! Никто, однакоже, не пострадал от этого. Напротив,— мне казалось, что подобное развлечение в однообразной жизни на судне и пребывание на вольном воздухе действовали освежающим образом на тело и состояние духа.

Около ледяного дома стояла клетка с термометрами; позднее зимою устроены были в снежных сугробах еще обсервационные станции. Материалом для этих построек в гренландском стиле на этот раз служил не лед, а снег. Склад провианта находился вблизи обсерватории; кроме того, в надлежащем расстоянии от нее находился деревянный ларь, в котором укладывалось ремингтоновское ружье и другие железные вещи наблюдателя до входа его в магнитную обсерваторию.

Чукчи внимательно следили за постройкой тинтиньяранги. Когда они увидели, что мы не намерены там поселиться, а перенесли и установили множество непонятных для них блестящих металлических предметов, и что из ледяного дома струился постоянно поток света, поддерживаемый керосиновыми лампами и стеариновыми свечами, то им

стало любопытно и страшно. По незнанию чукотского языка нам трудно было удовлетворить любознательность и рассеять опасения наших друзей. Позже, когда у нас выработался международный язык, выразительный жестами, но бедный словами, они расспрашивали о тинтиньяранге, но уже без большого интереса. Великие умы между ними очевидно уже пришли к заключению, что не стоит доискиваться разумного объяснения всех сумасбродств чужеземцев, богато одаренных всеми земными дарами, но лишенных разума. Чукчам дозволялось поодиночке входить в тинтиньярангу, и они с благоговением смотрели на горящие свечи и прикладывались к трубам, подражая нам. Нередко случалось, что приезжий издалека чукча останавливался около ледяного дома, с целью удовлетворить свое любопытство. Несколько раз во время метелей нам пришлось приютить здесь сбившихся с пути полуокоченевших чукчей.

После окончания постройки ледяного дома и начала ежечасных наблюдений жизнь на судне установилась в том виде, в каком она поддерживалась в продолжение всей зимы.

Во время бурь, метелей и сильного мороза мы оставались больше под палубой. Когда же погода была лучше, то время проводилось на вольном воздухе. Часто навещали наблюдателя в обсерватории и соседей-чукчей или бродили по окрестностям, охотясь за дичью.

Синева вод постоянно виднелась вдали, в море, и указывала на существование открытых пространств. Ввиду этого, я 18 декабря послал зверолова Ионсена убедиться в верности моего предположения. В трех или в четырех километрах от судна он нашел полынью, недавно покрывшуюся тонким, голубым льдом. Свежий северный ветер поднялся и начал быстро сдвигать поля плавучего льда, так что по всей вероятности, — по мнению Ионсена, — все это открытое пространство должно было в несколько часов совершенно затянуться льдом.

В подобных полыньях около Гренландии белуги и другие небольшие виды китов нередко запираются сотнями. Туземцам, таким образом, представляется случай в несколько часов запастись не только на всю зиму, но даже и на несколько лет, если бы, вообще, в круг понятий дикаря входила береж-

ливость. В продолжение нашего пребывания у прибрежья Чукотской земли нам не случалось видеть ни одного кита, но зато на берегу лежало множество китовых костей, выброшенных волнами. Я сначала мало обращал внимания на эти кости, полагая, что они представляют остаток современного китобойного промысла, но вскоре я убедился в том, что ошибся. Кости оказались вымытыми волнами из береговой песчаной дюны, образовавшейся еще в ту пору, когда эта местность находилась по меньшей мере на 10—20 метров под морской поверхностью. Эта эпоха отделена от настоящего времени столетиями или даже тысячелетиями. В то время на северном прибрежьи Азии не водился еще человек, как показали раскопки: нигде в глубине дюны не было обнаружено признаков существования человека, они попадаются лишь на поверхности. Ввиду этого обстоятельства, можно утверждать, что найденные кости китов очень древнего происхождения. При систематическом исследовании берега вблизи судна, произведенном мною весною при содействии Чельмана и нескольких матросов, на пространстве 4—5 километров было найдено тридцать затылочных и множество других костей китов. Несомненно в дюне скрывалось несметное количество костей; кроме того, множество нижних челюстей, лопаток и ребер были употреблены туземцами на полозья нарт, на подпорки юрт, на заступы, кирки и другие орудия. Громадное количество костей, пролежав долгое время на воздухе, истлело. Кости чаще всего встречались в местах, размытых весенними водами, или разрытых сильными ветрами, почти всегда свирепствующими здесь. Мы видели остов гренландского кита, который частью еще был покрыт кожею, при чем ярко-красное, почти свежее мясо крепко держалось на костях, примерзших к почве. Этот остов лежал на месте, с которого мелкий песок был смыт водами и, таким образом, обнажен крупный песок, образовавший подпочву первого. При этом, вероятно, обнажилась и китовая мумия. Чукчи уверяли единогласно, что кит лежит здесь с незапамятных времен. Итак, мы имеем еще доказательство, что мясо громадных морских животных может в продолжение тысячелетий сохраняться от тления в мерзлой почве Сибири.

Остатки китов, однакоже, принадлежат к более поздней геологической эпохе, нежели мумии мамонтов.

Новый год был встречен стрельбою в полночь из пушек и множеством ракет.

Около Нового года явилась было надежда на освобождение „Веги“ из заточения. На горизонте показалась большая синяя полоса, которая все увеличивалась. Даже чукчи встрепенулись и принялись справлять свои рыболовные снасти. Но, увы!.. синяя полоса стала вдруг уменьшаться и скоро исчезла, а с нею исчезла и надежда на скорое освобождение.

Чтобы разнообразить развлечения, придуманы были вечерние чтения для команды и занятия музыкою, насколько позволяли имевшиеся налицо инструменты.

20 февраля остановились у „Веги“ три нагруженные мехами нарты. Это были чукчи, ехавшие на ярмарку в Островное. Через них передали письма на родину, за доставку которых к почтовой станции они получили три бутылки рома и угощение.

В марте проезжало много чукчей обратно с товаром, вымененным в Островном на меха. Они ехали для сбыта этих товаров к Берингову проливу.

28 апреля явились первые вестники весны, подорожники которые весело щебетали, порхая по снегам и льдам. Вслед за ними прилетели чайки, гуси, гаги. Путешественники радостно встретили пернатых гостей. Во льду стали появляться трещины; у берегов выступила вода, затруднявшая сообщение с берегом. Лед начал приходить в движение, трескаться, разделяться, напирать друг на друга. Неизвестно что сталось бы с „Вегой“, если бы не случайно застрявшая по соседству ледяная гора, способная противостоять напору льда.

В конце мая появились мухи; в конце июня земля начала одеваться зеленью и цветами. 17 июля лед отделился от берега, образовав длинную полосу чистой воды; но за этой полосой лед был так плотен, что нельзя было и думать пуститься в путь. Тем не менее на „Веге“ все уже было готово и оставалось только развести пары. Все с нетерпением ожидали этой минуты.

На следующий день, во время обеда, путешественники почувствовали, что судно пошатнулось! Капитан бросился наверх и увидал, что лед тронулся. Мигом развели пары, и „Вега“ пошла вдоль берега по образовавшейся широкой полосе чистой воды. Завидев движение „огненной собаки“, как называли пароход чукчи, они высыпали на берег толпами и дружески приветствовали отъезжающих друзей-чужеземцев. Двое из них поспешно сели в лодку, чтобы хоть немного проводить своих гостей. С ними была общая любимица путешественников, 12-летняя девочка Рейтинакка, которую все на корабле ласкали и наделяли подарками и лакомствами. Стоя в лодке, она махала рукой, посылая отъезжающим свой прощальный привет.

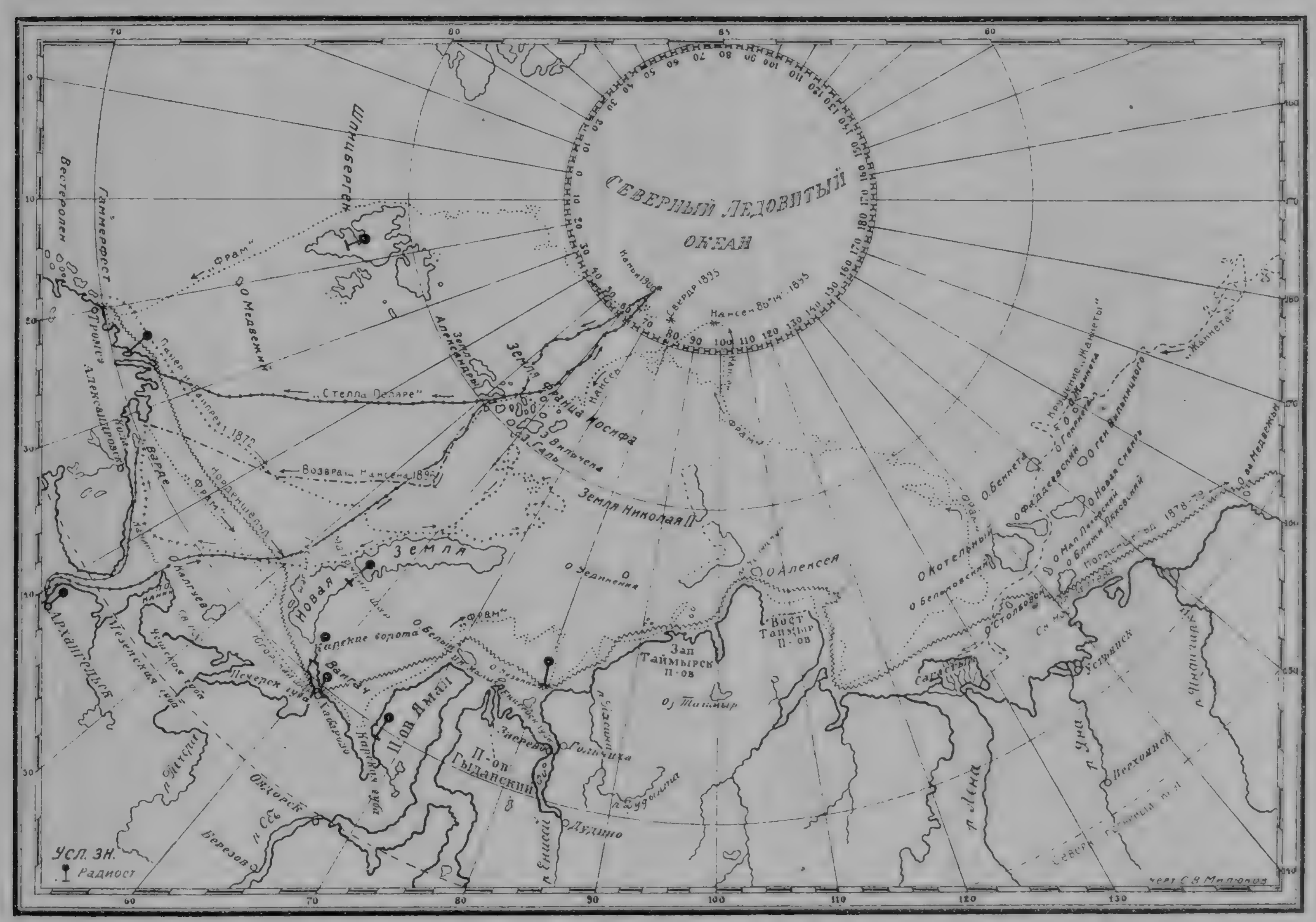
Спустя два дня без особых приключений „Вега“ обогнула мыс Дежнев и вошла в Берингов пролив.

Кончились опасности и трудности полярного плавания, цель была достигнута!

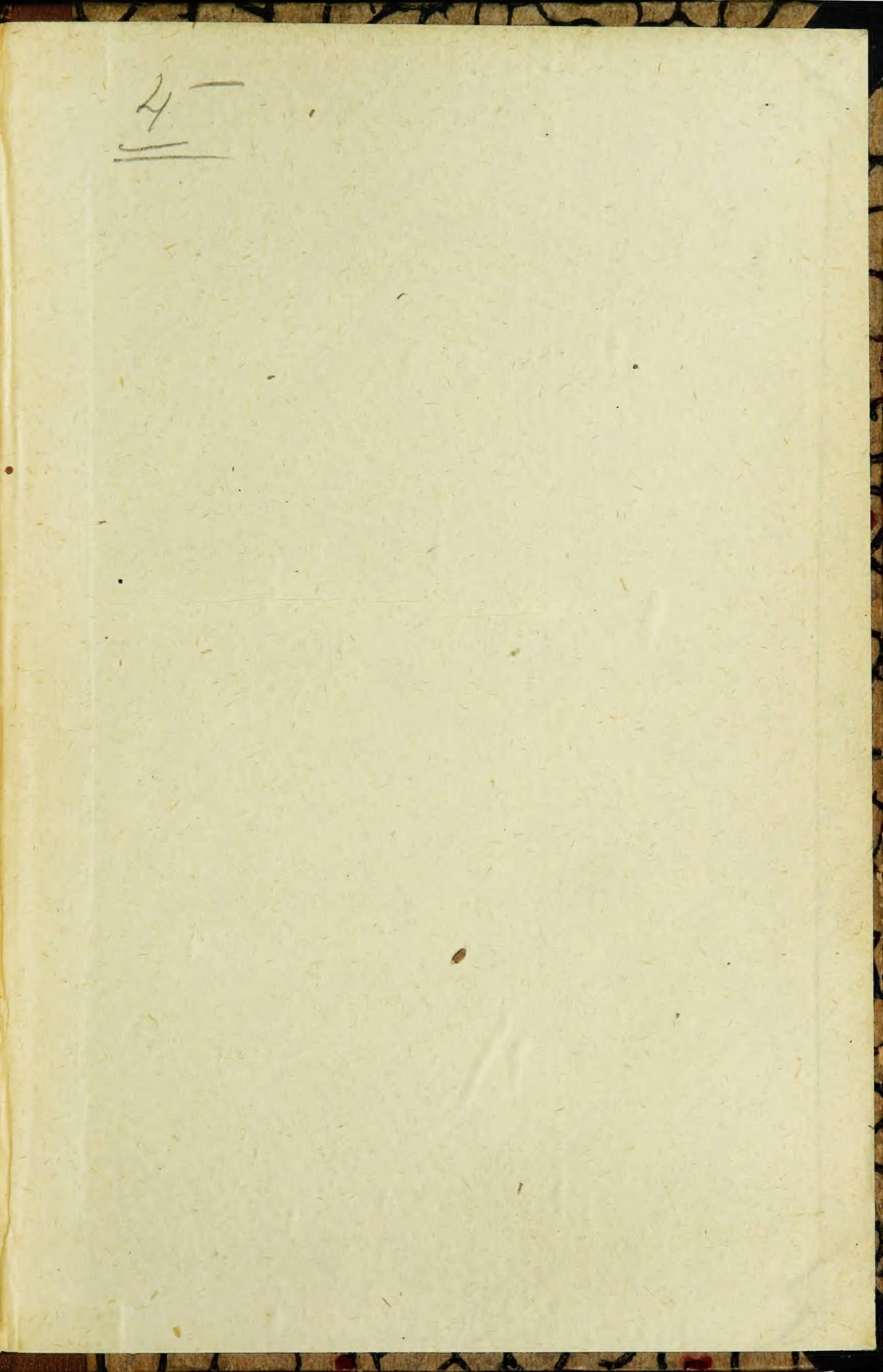
УКАЗАТЕЛЬ СОБСТВЕННЫХ ИМЕН ЛИЦ И МЕСТ.

СПИСОК РИСУНКОВ И КАРТ.

ОГЛАВЛЕНИЕ.



Общая карта Великого Северного морского пути.


4


КГ Б75
В
КГ
4